



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
giovedì, 31 gennaio 2019**

## Prime Pagine

31/01/2019	<b>Corriere della Sera</b>	7
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	8
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Il Foglio</b>	9
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Il Giornale</b>	10
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Il Giorno</b>	11
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Il Manifesto</b>	12
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Il Mattino</b>	13
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Il Messaggero</b>	14
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Il Resto del Carlino</b>	15
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Il Secolo XIX</b>	16
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b>	17
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Il Tempo</b>	18
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>Italia Oggi</b>	19
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>La Nazione</b>	20
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>La Repubblica</b>	21
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>La Stampa</b>	22
Prima pagina del 31/01/2019		
31/01/2019	<b>MF</b>	23
Prima pagina del 31/01/2019		

## Primo Piano

30/01/2019	<b>Corriere Marittimo</b>	24
Ravenna inaugura il master universitario in diritto marittimo, portuale e della logistica		
30/01/2019	<b>Informazioni Marittime</b>	25
Porto pubblico o privato? I presidenti delle AdSP ne discutono a Ravenna		
30/01/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	26
Ravenna: porti pubblici o privati?		
30/01/2019	<b>Primo Magazine</b>	27
Master in diritto marittimo, portuale e della logistica		
		<i>maurizio de cesare</i>
30/01/2019	<b>RavennaNotizie.it</b>	28
A Ravenna la Tavola Rotonda "Porti: pubblico o privato" inaugura il Master in Diritto marittimo		
31/01/2019	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 9	29
Si inaugura il Master in Diritto marittimo, portuale, logistica		

30/01/2019	<b>Ferpress</b>	Porti: viceministro Rixi in Friuli Venezia Giulia. Domani visita a Monfalcone e venerdì a Trieste	30
30/01/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	Luciani (portuali Civitavecchia) contesta il viceministro Rixi	31
30/01/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	Onorato: d'accordo con Rixi	33
31/01/2019	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 2	Imbarco dei marittimi, serve una riforma	34
		<i>Sebastiano D'Agostino</i>	
31/01/2019	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 2	Aggiornate le linee guida per gli ispettori nei porti	35
31/01/2019	<b>Avvisatore Marittimo</b> Pagina 3	Inquinamento e sostenibilità ambientale nei porti italiani Costa presenta la road map per le Autorità di sistema	36
		<i>Danilo Giacalone</i>	

## Trieste

31/01/2019	<b>Il Piccolo</b> Pagina 14	Rixi in visita ai porti «Genova e Trieste possono rafforzare il sistema italiano»	37
30/01/2019	<b>L'avvisatore Marittimo</b>	Trieste must focus on exporting Italy's brilliant agrofoods	38
30/01/2019	<b>L'avvisatore Marittimo</b>	«Trieste pronta a investire sul freddo»	39
31/01/2019	<b>Messaggero Veneto</b> Pagina 2	La Cina è un' opportunità per l' Europa ma per coglierla serve una strategia	40
30/01/2019	<b>Primo Magazine</b>	Traffico in crescita e 2018 da record per il porto di Trieste	42
		<i>maurizio de cesare</i>	

## Venezia

31/01/2019	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 5	Mose, nel piano un anno di test «Ma è ora di scegliere chi lo guiderà»	43
		<i>Monica Zicchiero</i>	
31/01/2019	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 11	Posata l' ultima paratoia del Mose «Entro la fine del 2019 si solleverà»	45
31/01/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 2	Installata anche l' ultima paratia a Venezia Ma il Mose rimane una grande incompiuta	46
31/01/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 17	Paratoie del Mose conclusa la posa delle barriere in fondo alla laguna	47
31/01/2019	<b>La Stampa</b> Pagina 10	Installata anche l' ultima paratia a Venezia Ma il Mose rimane una grande incompiuta	48
		<i>ALBERTO VITUCCI</i>	

## Savona, Vado

30/01/2019	<b>Ansa</b>	Porti: altre 4 nuove gru sbarcate a Vado Ligure	49
30/01/2019	<b>inforMare</b>	Giunte a Vado altre quattro gru ARMG per il nuovo container terminal di APM Terminals	50
30/01/2019	<b>Informatore Navale</b>	APM Terminals Vado Ligure, consegnate altre 4 ARMG	51
30/01/2019	<b>Informazioni Marittime</b>	Altre quattro gru di banchina a Vado Ligure	52
31/01/2019	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 46	Piattaforma Maersk di Vado, lavori al rush finale	53
		<i>ANTONIO AMODIO</i>	
30/01/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	4 nuove gru Armg all'Apm terminals di Vado Ligure	54
		<i>Giulia Sarti</i>	
30/01/2019	<b>Press Mare</b>	APM Terminals Vado Ligure, consegnate altre 4 ARMG	55

## Genova, Voltri

30/01/2019	<b>Corriere Marittimo</b>	Genova, grido di allarme di Fuori Muro: "A rischio la continuità aziendale"	57
30/01/2019	<b>inforMare</b>	FuoriMuro denuncia che lavori nel porto di Genova rischiano di mettere in pericolo la sopravvivenza dell'azienda	58
30/01/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	Genova: programma straordinario per lo sviluppo del suo porto	59
31/01/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 4	Allarme di FuoriMuro "Il futuro è a rischio"	60
30/01/2019	<b>L'avvisatore Marittimo</b> Pagina 10	SGM focuses on logistics at the fresh product market behind to the port of Genoa	61
30/01/2019	<b>L'avvisatore Marittimo</b> Pagina 11	A Genova il più grande magazzino virtuale d'Italia	62
30/01/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	FuoriMuro preoccupata per lavori a Voltri Mare	63
		<i>Massimo Belli</i>	
30/01/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	Cantiere a Voltri, FuoriMuro: «Siamo a rischio sopravvivenza»	64

## La Spezia

30/01/2019	<b>Il Nautilus</b>	Porti di La Spezia e Carrara: aumentano traffici e passeggeri	65
31/01/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 21	Stop ai liquami dritti in mare A Muggiano nuovo depuratore	66
30/01/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	La Spezia e Carrara, consuntivi OK	67
31/01/2019	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 43	Depuratore, accordo con Fincantieri	68
30/01/2019	<b>L'avvisatore Marittimo</b> Pagina 9	«La Spezia ha bisogno dei magazzini per i refrigerati»	69
30/01/2019	<b>L'avvisatore Marittimo</b> Pagina 12	La Spezia needs temperature controlled warehouses	70

## Livorno

30/01/2019	<b>Askaneews</b>	Al porto di Livorno 644 kg di cocaina tra sacchi di caffè	71
31/01/2019	<b>Corriere Fiorentino</b> Pagina 3	Dopo l'aeroporto, la Tirrenica. Col modello Torino	72
31/01/2019	<b>Corriere Fiorentino</b> Pagina 5	Clan mafiosi e 'ndrangheta, così il porto è diventato un magazzino della droga	73
31/01/2019	<b>Corriere Fiorentino</b> Pagina 5	Maxi blitz sulla nave giramondo Nel container 650 chili di cocaina	74
		<i>(ha collaborato Simone Lanari)</i>	
31/01/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 40	«Una grande collaborazione» E adesso è caccia ai basisti	75
31/01/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 40	644 chili di coca tra i sacchi di caffè Sequestro in porto per 130 milioni	76
31/01/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 41	«Grazie a nome di tutti gli italiani» I complimenti di Salvini su Twitter	77
31/01/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 41	Dal piccolo spaccio ai nuovi narcos «Livorno capitale della droga»	78

30/01/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>			79
<b>Un vertice di pace in Regione</b>				
30/01/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>			80
<b>Livorno, si al piano porti</b>				
30/01/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>			81
<b>Sbarchi auto, cosa cambia</b>				
31/01/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b>	Pagina 38		82
<b>«Tolte dal mercato tre milioni di dosi»</b>				
31/01/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b>	Pagina 38		83
<b>Cocaina nascosta nel caffè, sequestro record</b>				
31/01/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b>	Pagina 38		84
<b>Lo scalo labronico resta uno snodo cruciale</b>				
31/01/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b>	Pagina 39		85
<b>«Banchina 76 e tariffe più basse Così ripartiamo»</b>				
31/01/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b>	Pagina 39		86
<b>«Una brillante operazione»</b>				
31/01/2019	<b>La Repubblica (ed. Firenze)</b>	Pagina 5	<i>LUCA SERRANÒ</i>	87
<b>Sequestrati 650 chili di cocaina maxi operazione a Livorno</b>				
30/01/2019	<b>L'avvisatore Marittimo</b>	Pagina 10		89
<b>«Livorno al via con la logistica integrata»</b>				
30/01/2019	<b>L'avvisatore Marittimo</b>	Pagina 12		90
<b>Livorno is ready to make the leap to integrated logistics</b>				
30/01/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>			91
<b>Porto di Livorno: sequestrati 650 chilogrammi di cocaina</b>				
30/01/2019	<b>The Medi Telegraph</b>			92
<b>Cocaina, sequestrate nel porto di Livorno 3 milioni di dosi</b>				

## Piombino, Isola d' Elba

31/01/2019	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b>	Pagina 14		93
<b>Sindacati al ministero Camping cig: «Mobilitazione»</b>				
30/01/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>			94
<b>Per l'isola d'Elba piani di sviluppo</b>				

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

31/01/2019	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 33		95
<b>Interporto via ai colloqui per ricollocare il personale</b>				

## Napoli

30/01/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>		<i>Giulia Sarti</i>	96
<b>Le prospettive marittime del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della seta</b>				

## Brindisi

31/01/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b>	Pagina 10	<i>FRANCESCO RIBEZZO PICCININ</i>	97
<b>«La Msc di domenica? Potrebbe creare problemi con il commercio»</b>				
31/01/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b>	Pagina 10	<i>FRANCESCO TRINCHERA</i>	99
<b>Crociere in ritardo ma di qualità Tra maggio e dicembre 44 scali</b>				

## Taranto

31/01/2019	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b>	Pagina 33		101
<b>GLI OPERATORI E UN PORTO DA FAR RIPARTIRE</b>				

31/01/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 13  
Progetti Aree logistiche integrate Fondi a rischio anche per Taranto 102

31/01/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 14  
«La proposta Yilport va colta al volo per rilanciare il porto» 103

## Cagliari

31/01/2019 **Giornale di Sicilia** Pagina 20  
Capitaneria, s' insedia il nuovo comandante 104

## Catania

31/01/2019 **Corriere della Sera** Pagina 8 *Fabrizio Caccia*  
«La Sea-Watch sbarchi a Catania» Così il Viminale punta all' inchiesta 105

31/01/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 2  
La "Sea Watch" a Catania Salvini: ma ora blocco le ong 106

31/01/2019 **Il Foglio** Pagina 4  
Sea Watch attracca a Catania, in attesa della prossima favola sui "porti chiusi" 107

31/01/2019 **La Repubblica** Pagina 9  
Sea Watch, sbarco a Catania Salvini vuole il blocco navale 109

31/01/2019 **La Stampa** Pagina 4 *AMEDEO LA MATTINA*  
A Catania i 47 migranti della Sea Watch "Saranno accolti in sette Stati europei" 111

31/01/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 9  
«Sbarcate a Catania» Ma il motore rotto blocca la Sea Watch 113

31/01/2019 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 16  
Il porto di Catania conferma la propria crescita come snodo cruciale nel cuore del Mediterraneo 114

31/01/2019 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 16  
Investimenti e scelte strategiche decisive per il rilancio economico di tutta la città 115

## Augusta

31/01/2019 **Giornale di Sicilia** Pagina 9  
Stoccaggio di gas al porto di Augusta 117

31/01/2019 **Giornale di Sicilia (ed. Caltanissetta-Enna)** Pagina 18  
Confindustria a Musumeci «Sbloccare gli investimenti» 118

30/01/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti*  
Porto hub di Augusta: un deposito di Gnl a servizio del sistema marittimo 119

## Palermo, Termini Imerese

31/01/2019 **Giornale di Sicilia** Pagina 45  
Tecnis si arena al porto Protesta delle Ferrovie 120

## Focus

31/01/2019 **Avvisatore Marittimo** Pagina 2 *Michele D'Amico*  
Atti di pirateria contro le navi in aumento Lo scorso anno gli attacchi sono stati 201 121

31/01/2019 **Avvisatore Marittimo** Pagina 3 *Alessia Spataro*  
Navi da crociera, il 2019 sarà l'anno record 122

30/01/2019 **inforMare**  
Gli armatori europei esortano Regno Unito e Unione Europea a trovare un accordo sulla Brexit 124

30/01/2019 **Informazioni Marittime**  
Brexit, Ecsa: "Senza accordo tutti perdenti" 125

30/01/2019 **Lloyd's List**  
European forwarders face more than just Brexit 126

30/01/2019	<b>inforMare</b>	127
<hr/>		
30/01/2019	<b>Informazioni Marittime</b>	128
<hr/>		
30/01/2019	<b>The Medi Telegraph</b>	129
<hr/>		
31/01/2019	<b>Il Giornale</b> Pagina 4	130
<hr/>		
30/01/2019	<b>Corriere Marittimo</b>	131
<hr/>		

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campania 59-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



**Coppa Italia**  
La Juve crolla a Bergamo  
Sfuma il sogno triplete  
di **Alessandro Bocci**  
alle pagine 40 e 41



**Domani gratis**  
Renga a Liberi Tutti:  
un nuovo amore  
e ancora a Sanremo  
di **Andrea Laffranchi**  
chiedete l'inserito in edicola



## Allarme di Conte sulla recessione: economia in calo

Le imprese al governo: «Riaprite i cantieri»

### L'AGENDA DA RIFARE

di **Dario Di Vico**  
**A**rriva la recessione e non abbiamo niente da metterci. Oggi l'Istat fornirà la stima preliminare del Pil del quarto trimestre 2018 e, con tutta probabilità, sancirà che l'Italia è entrata in recessione tecnica. Il guaio però è che proiettando lo sguardo davanti a noi siamo costretti a uscire dal lessico statistico e a fare i conti con i giudizi dei centri di analisi economica che parlano di Pil negativo anche nel primo trimestre '19. E le evidenze riferite al mese di gennaio che arrivano dal sistema delle imprese e dai territori purtroppo avvalorano queste stime. Lo stesso presidente del Consiglio ieri parlando a una platea di imprenditori milanesi, oltre ad anticipare il giudizio dell'Istat, ha calendarizzato un Pil in positivo solo a partire dal secondo semestre dell'anno in corso. La novità non è da poco e merita tutta l'attenzione necessaria da parte del governo e dell'opinione pubblica. La sensazione, come già detto, è che il drastico peggioramento del ciclo economico ci trovi del tutto impreparati e di conseguenza più deboli.  
continua a pagina 3

Economia in calo. L'allarme arriva dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte che anticipa l'Istat sulla recessione: nel quarto trimestre ci sarà ulteriore contrazione del Pil. Ma, davanti all'assemblea degli imprenditori milanesi di Assolombarda, ha anche annunciato di aspettarsi una ripresa già a partire dal secondo semestre del 2019. Appello delle imprese al governo: «Riaprite i cantieri. Avanti con Tav e Olimpiadi» dice il presidente di Assolombarda, Carlo Bonomi.  
da pagina 2 a pagina 5

## La nave a Catania rischia il sequestro

di **Giovanni Bianconi** e **Fabrizio Caccia**  
**C**aso Sea-Watch: la nave con a bordo 47 migranti potrebbe approdare a Catania. Il ministro Matteo Salvini, infatti, invece di autorizzare lo sbarco a Siracusa, dove la nave era alla fonda, ha deciso di dirottarla proprio verso Catania. Il Viminale spinge perché venga emanata una legge anti Ong.  
a pagina 8



## Venezuela Maduro cerca il dialogo, no di Guaidó



Nella foto in alto il presidente Nicolás Maduro (56 anni). Sotto, Juan Guaidó (35 anni)

## Le piazze dei due presidenti

di **Rocco Cotroneo**  
**C**aos Venezuela: Juan Guaidó vive ormai a un passo dalla clandestinità. Appare all'improvviso nelle strade e tiene comizi brevissimi per poi dileguarsi: un fantasma. Una precauzione giustificata: il regime di Nicolás Maduro ha preparato il quadro giuridico per incriminarlo o addirittura arrestarlo. È il dittatore sfilare accanto ai militari.  
a pagina 10

## IL LIBRO Malala e le altre «Ridò la voce alle rifugiate»

di **Lisa Allardice**  
**M**alala racconta in un libro, che esce oggi in Italia, le voci delle giovani donne rifugiate incontrate nei campi profughi.  
alle pagine 14 e 15

## NEL PARCO DEI NEBRODI Così la mafia dei pascoli truffa l'Europa

di **Gian Antonio Stella**  
**I**n un libro la sfida dell'ex presidente del Parco dei Nebrodi, Antoci, al boss. La mafia dei pascoli che ha truffato la Ue e avrebbe intascato tre miliardi di euro.  
a pagina 18

## PARLA L'AD DI TIM «Ora un tavolo sulla telefonia per la rete unica»

di **Federico De Rosa**  
**I**l ceo di Tim, Luigi Gubitosi, è pronto ad aprire un tavolo con Open Fiber: «Siamo aperti anche alla combinazione delle reti».  
a pagina 27

## INCHIESTA SU SEI CASI I pm: relazioni «ammorbidite» sui viadotti

di **Andrea Pasqualetto**  
**R**eport ammorbiditi sui viadotti. Nel mirino dei pm i tecnici della Spa, la società che lavora per Autostrade.  
a pagina 19

## IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**  
**I**mpossibile non emozionarsi leggendo il reportage di Elisabetta Andreis sul padre milanese che entra di notte nel boschetto di Rogoredo alla ricerca del figlio. Impossibile non sintonizzarsi il proprio cuore sul suo, mentre si aggira in quella radura punteggiata da siringhe e popolata da spettri, sperando di trovarlo e al tempo stesso di non trovarlo. È impossibile non commuoversi quando finalmente lo vede, in piena crisi di astinenza, e si lascia estorcere i venti euro per la dose, voltandosi dall'altra parte al momento del buco.  
Si starà chiedendo perché è toccata a lui: dove ha sbagliato e come può ancora salvare il suo ex bambino che sognava di diventare chef, prima di perdersi nella nebbia dell'adolescenza e interrompere le comunicazioni. Il grande psicanalista e

## Un padre

scrittore James Hillman direbbe che sono domande sbagliate. Che un figlio non è solo il prodotto del tuo Dna e dell'ambiente in cui lo hai fatto crescere, ma di un terzo fattore innato, che i greci chiamavano *daimon* e i latini *genius*, un bosco magico e misterioso in cui un padre e una madre non possono penetrare. Le chiavi di accesso lo possiede soltanto il mentore, un estraneo di riferimento che può essere il professore, l'allenatore o lo psicologo, come quello raccontato dal *Corriere* che ha trovato l'approccio giusto per scardinare le difese di un'anima persa di Rogoredo e l'ha salvata. Un padre, dice Hillman, non può salvare suo figlio. Può solo amarlo senza capirlo, l'amore più potente e straziante che esista.  
© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il premier Conte anticipa l'Istat: "Siamo in recessione, ma ripartiremo nella seconda metà dell'anno". Se non succede, i conti su Pil e deficit sono da rifare



Giovedì 31 gennaio 2019 - Anno 11 - n° 30  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Bloody Money"  
Spedizione abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

IN GIUNTA Gasparri: no alla "memoria" congiunta dei ministri. Conte in allarme

# Processo Diciotti: Salvini ha paura, il M5S tentenna

La questione dei 177 migranti non fatti sbarcare ad agosto, i fedelissimi del "Capitano": "Non possiamo rischiare la condanna" il premier spinge per il "no". Di Maio è in un labirinto: i gruppi vogliono il "sì"

25 ANNI D'IMPUNITÀ

Quando il futuro Pd salvò Previti, Dell'Utri, Cito&C.

GLI ARISTO-DEM DA SBARCO: BUONI SENTIMENTI, CATTIVA MEMORIA

DE CAROLIS, FELTRI, TECCE E ZANCA A PAG. 2 - 3 - 4

MASCALI A PAG. 5

DANIELA RAMIERI A PAG. 13



La legge è uguale per gli altri

MARCO TRAVIGLIO

D a mesi il Pd ripete che il reddito di cittadinanza è una pacchia per fancezzisti e finti poveri ansiosi di poltrone sul divano a spese dello Stato. Ora si scopre che un dipendente del Caf-Cgil di Palermo insegna a fancezzisti e finti poveri i trucchi per incassare il reddito senza averne diritto. Indovinate chi è? Un consigliere comunale del Pd a Monreale (Palermo). La classica profezia che si autoavvera grazie a chi l'ha fatta. La notizia, anzi la parabola, fa il paio con le truppe da sbarco del Pd che fanno la staffetta sulla nave Sea Watch, aggravando viepiù le condizioni dei migranti, scampati al naufragio ma non a Martina e Orfini. Una staffetta che sarebbe più completa se, a bordo della nave dell'Ong tedesca battente bandiera olandese ma specializzata in portitaliani, fossero saliti anche Minniti e Gentiloni: avrebbero potuto spiegare un bel po' di cosette sulla Libia, la Tunisia, le Ong, gli scafisti e l'Ue al comandante, ai passeggeri e soprattutto agli smemorati staffettisti. Invece mancano all'appello i due responsabili della stretta sull'immigrazione che ora tutti attribuiscono a Salvini, invece era già stata avviata dal governo precedente. Persino sulla chiusura dei porti, auspicata da Minniti e bloccata da Delrio (come rivelò quest'ultimo): eppure all'epoca furono in pochi, a sinistra, a scoprire di non essere pesci.

Ora la Giunta delle autorizzazioni a procedere del Senato deve rispondere alla richiesta del Tribunale dei ministri di processare Salvini per sequestro di persona sul caso Diciotti. E già si sa che Lega e FI voteranno no, mentre Pd e sinistra diranno sì. Invece i 5Stelle, dopo aver annunciato il sì, si tormentano su un punto non secondario: il quesito non è, come nei casi di immunità parlamentare, se Salvini sia perseguito dai giudici; ma se il ministro dell'Interno (con tutto il governo) abbia tenuto per 5 giorni la nave Diciotti nel porto di Catania per "un interesse dello Stato costituzionalmente rilevante o per un preminente interesse pubblico". Se la questione fosse solo giuridica, dovrebbero rispondere che sì, lo scopo non era sequestrare quei disperati, ma inchiodare gli altri Paesi all'impegno assunto un mese prima in Consiglio europeo di ripartirsi su base volontaria i migranti in arrivo (tant'è che appena Vaticano, Irlanda e Albania si dissero disponibili, la nave sbarcò). E negare l'autorizzazione a procedere. Ma la questione è soprattutto politica e il M5S si suiciderebbe se votassero con FI e Lega per salvare il ministro: meglio autodenunciarsi e assumersi la responsabilità della scelta; ma autorizzare il processo.

SEGUÈ A PAGINA 24

OSTE, IL VINO È BUONO? La società Telt dietro i numeri per difendere l'opera

# Tav: il contro-dossier della Lega copia studi pagati dai costruttori



I duellanti il ministro Toninelli e il ministro Salvini

Per "spingere" l'Alta velocità Torino-Lione il Carroccio usa i dati di un documento della società italo-francese. Arrivano da uno studio pagato alla Bocconi 59 mila euro. E parte l'assalto finale ai 5Stelle: "Fuori l'analisi costi-benefici"

DI FOGGIA A PAG. 9

"C'ERO UNA VOLTA" Bersani: "Dico no alle ammucchiate anti-populiste"



GIARELLI A PAG. 7

BOLOGNA 1980 Cavallini, il nero dei Nar col mito dei torturatori



BARBACETTO E BUONO A PAG. 14

IL SONNO DELLA TV GENERA APPLAUSI (E ANCHE VOTI) AL CAPO LEGHISTA

ANTONIO PADELLARO

L'altra sera, a DiMartedì, il pubblico in sala faceva un tifo sfrenato per Salvini. Non certo una novità, alla luce della crescente popolarità del capo leghista.

A PAGINA 7

LA STORIA Il caso Vannini a Ladispoli

## Sentenza-scandalo: "La vita di mio figlio ora vale 5 anni"



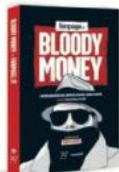
Marco Vannini, morto nel 2015 vicino Roma

A PAG. 17

LA FAMIGLIA ACCUSATA Quel processo social permanente

SELVAGGIA LUCARELLI A PAG. 17

BLOODY MONEY Prefazione di Roberto Saviano



12€ in libreria e nelle edicole delle principali città italiane  
Disponibile in ebook

IL RACCONTO DI PEPPINO "Il principe ci salvò dai lager"

## "I fascisti volevano pestare Totò"

CIRO BORRELLI E DOMENICO LIVIGNI

Lei e Totò eravate antifascisti, vero?

Fortemente! A me e a mio fratello Eduardo una sera i gerarchi mandarono degli squadristi, che finì lo spettacolo, salirono in palcoscenico per darcele. Per fortuna ci avvisarono a tempo; sgattaiolammo da un'uscita secondaria. Ad Antonio, in quegli anni, tirarono addirittura una bomba! All'epo-



ca si esibiva al Teatro Valle di Roma con la Magnani.

Nel suo libro, "Strette di mano", descrive un tentativo di deportare voi De Filippo e Totò in Germania?

In un pomeriggio della primavera del 1944, a quell'epoca la mia compagnia si esibiva all'Eliseo di Roma, i miei fratelli e io stavamo per andare in scena, quando vedemmo arrivare in teatro Totò.

A PAG. 22

La cattiveria

Il premier Conte annuncia un'ulteriore contrazione del Pil nel quarto trimestre del 2018. Ma si aspetta una ripresa nel quinto

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

QUESTA BREXIT FARÀ PIÙ DANNI ALL'EUROPA CHE AGLI INGLESI

JAN ZIELONKA A PAG. 20





# il Giornale



GIOVEDÌ 31 GENNAIO 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 26 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ISSN 1120-4971 | Sede: tel. 02.66000001

CONTI A PICCO

## QUI NAUFRAGHIAMO NOI

Conte ammette: «Pil peggio del previsto». È recessione, sanità a rischio  
Sea Watch sbarca in Sicilia. Salvini fa esplodere M5S

di Alessandro Sallusti

**I**l «boom» preannunciato da Luigi Di Maio è arrivato forte e chiaro, ma non è il «boom economico» cui si riferiva il leader grillino, bensì il suo esatto inverso. Da oggi infatti, come preannunciato ieri dal premier Conte, l'Italia è ufficialmente in recessione, avendo inanellato due trimestri consecutivi a crescita negativa, cioè in decrescita. Almeno in questo i Cinque Stelle sono leali e coerenti: ai loro elettori solo pochi anni fa avevano teorizzato la bontà della «decrescita felice» e oggi possono dire: «fatto», almeno per quanto riguarda la decrescita. In quanto alla felicità rimaniamo perplessi che sia il sentimento prevalente oggi in Italia, soprattutto se pensiamo al futuro.

Come ogni primo ministro che si rispetti, Conte ha precisato che la recessione non è colpa del governo ma di chi lo ha preceduto e - immancabile - del mondo cattivo. Il nostro premier non è neppure sfiorato dall'idea che il «decreto dignità» unito a una manovra tutta assistenzialismo e tasse non abbiano certo agevolato la crescita, semmai prodotto l'esatto opposto. Non riflette, il premier, sul fatto che a furia di dire «non conta nulla» e non contrastarlo, lo spread alto (è costante da mesi sopra i 200 punti) sta inflettendo oltre che il debito pubblico anche l'economia reale. Non ammette Conte che - in tempi di recessione - di Tav ne andrebbero costruite tre, non chiusa l'unica che abbiamo sottomano.

È vero, piove in mezza Europa, ma proprio per questo gli ombrelli andrebbero aperti, non chiusi perché «così avevamo promesso e così è nel contratto». Se Salvini ha firmato un contratto capestro che ci ha portato in recessione ne prenda atto e faccia le scelte politiche conseguenti. Come già abbiamo scritto, noi gli siamo grati per il suo lavoro sull'immigrazione e gli facciamo pure i complimenti per i successi ottenuti, ma non vorremmo che tenere inchiodata l'attenzione del Paese su ogni barchetta che si profila all'orizzonte fosse una mossa studiata anche per non parlare d'altro e per distrarre l'opinione pubblica dai clamorosi insuccessi in campo economico.

Un Paese in recessione e senza una politica estera chiara (le divergenze nella maggioranza sui casi Venezuela e Afghanistan sono imbarazzanti) non può certo pensare di salvarsi solo perché ha arginato l'immigrazione. Pensavo che lo slogan «prima gli italiani» andasse preso alla lettera. Cioè prima le grandi opere per gli italiani, prima meno tasse per gli italiani, prima la crescita dell'Italia e poi i problemi, nel bene e nel male, dei non italiani. Sta accadendo l'inverso, e il rischio è quello di naufragare noi.

servizi da pagina 2 a pagina 5

DOMANI È LA GIORNATA CHE CELEBRA L'HIJAB

### Donne in rivolta contro il velo

Gaia Cesare



«LIBERE CON IL VELO» Una ragazza islamica difende il velo

**O**rgoglio o vergogna? Scelta o imposizione? Il velo islamico come simbolo identitario, di «rispetto», «forza» e «modestia»? Oppure emblema dell'oppressione, quintessenza della «sottomissione femminile» e della «privazione della libertà»? È per dare una risposta chiara a queste domande che le più note attiviste per i diritti umani hanno lanciato la campagna che culmina domani, 1° febbraio, nel (...)

segue a pagina 12

LO SPETTRO DEL «NO DEAL»

### Brexit, l'Ue gela la May

Davide Zamberlan

a pagina 10

LE ANALISI

COMPATTI NELLE SFIDE CHIAVE

### L'istinto naturale che tiene unite Lega e Forza Italia

di Augusto Minzolini

**C**he lo dica un leghista colpisce, non fosse altro perché tutti ricordano quell'immagine della prima Repubblica del deputato del Carroccio, Orsenigo, che agita il cappio. Ma i tempi cambiano e ieri il capogruppo dei deputati, Riccardo Molinari, ha rinfacciato a quattr'occhi a Graziano Delrio, capogruppo del Pd, lo scarso garantismo dimostrato sulla richiesta del tribunale dei ministri di procedere contro (...)

segue a pagina 5

CORTOCIRCUITO MEDIATICO

### Perché dire no ai clandestini non è populismo

di Alessandro Gnocchi

**N**egli anni passati, tutti gli anticomunisti erano tacitati di essere fascisti. Era una mistificazione importante per la propaganda del Pci che poteva presentarsi quale unico, autentico padlino della democrazia. Incredibile ma vero: gli intellettuali italiani accettarono di buttare il cervello all'ammasso e avallarono la più evidente delle menzogne. Questo è il peccato originale che ha condannato la cultura italiana (...)

segue a pagina 8

LA DECISIONE DELLA FEDERAZIONE

### Due «buu»? Niente partita Resa del calcio ai razzisti

di Tony Damascelli

**I**l consiglio federale della Figc cambia la procedura per la sospensione delle partite in caso di cori razzisti: alla prima manifestazione discriminatoria, il gioco verrà interrotto dall'arbitro e le squadre si raduneranno a centrocampo, in attesa (...)

segue a pagina 13

Tagliaferri a pagina 13

CHOC IN AULA AL PROCESSO

### Igor il killer: «Così uccidevo i poliziotti»

Luca Fazzo

a pagina 14

**DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:**

**VINDUO**  
FERBE E CONGESTIONE NASALE

È un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Non somministrare al centro di 12 anni. Autorizzazione del 17/04/2018.

CAMPANE E VINO, CINQUE ITALIANE NELLA TOP TEN

### Aziende più antiche, il record è italiano

di Leopoldo Gasbarro

**Q**uali famiglie hanno avuto la forza di attraversare mille anni alla guida delle loro aziende ed essere ancora lì, capaci di mantenere la barra a dritta? Guerre, trasformazioni, rivoluzioni quante ne hanno dovute affrontare? E i travagli interni alle famiglie stesse che hanno dovuto superare? Quante lezioni potrebbe rivelare il loro percorso millenario?

Una speciale classifica, raccolta (...)

segue a pagina 18

PRIMATO DI UN LOMBARDO

### I biglietti d'oro del collezionista di mondiali

Massimo M. Veronese

a pagina 16

ATTESO RITORNO IN TV

### I primi 20 anni di Montalbano icona popolare

Laura Rio

a pagina 23

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parolo di Roberto Carino

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

**immobildream**  
Non vende sogni ma solide realtà.

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



NON RESTARE INDIETRO



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

# IL GIORNO

GIOVEDÌ 31 gennaio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 26 | **QN** Anno 20 - Numero 30 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



## COMO, NEI GUAI 17 RAGAZZI: CINICI E SPIETATI Le famiglie assenti dei baby criminali

PIOPIPI e commento di BANDERA ■ A pagina 15



## L'ARCIVESCOVO IN REDAZIONE La Milano di Delpini: «Senza Europa non si vive»

BALLATORE ■ Nelle Cronache



### IL COMMENTO

di BEPPE BONI

### IL RUMORE DEL SILENZIO

**D**ENTRO l'anima le ferite e il ricordo sono profondi, due solchi scavati nel dolore e nella rabbia che chissà quando, o forse mai, potranno essere rimarginati. Il martirio di Pamela Mastropietro, la 18enne perduta sulle strade della droga, poi straziata, violentata e fatta a pezzi, riemerge fra l'anniversario e i processi in corso. Lacerata ancora il cuore di due mamme.

■ A pagina 3

### IL COMMENTO

di ROBERTO GIARDINA

### LA SELEZIONE NON BASTA

**I**L SISTEMA duale, scuola lavoro, è nato in Germania. Già prima dell'abitare, la nostra maturità, i ragazzi sono invitati a svolgere qualche attività per saggiare le proprie inclinazioni, e scoprire la realtà di professioni e mestieri. E ricevono un compenso, sia pure minimo. Eppure non basta a evitare che un'alta percentuale abbandoni lo studio: in media il 28% degli universitari non giunge alla laurea o cambia facoltà.

■ A pagina 10

# Italia chiusa alle navi delle Ong

## Migranti La Sea Watch a Catania. Ma arriva un nuovo giro di vite

Servizi ■ Alle p. 6, 7 e 8

**INTERVISTA** PARLA LA MAMMA DELLA RAGAZZA UGGISA A MACERATA

## LA STANZA di PAMELA

Alessandra Verni ha aperto per la prima volta a un giornalista la camera della figlia

PAGNANELLI e GENTILI ■ Alle pagine 2 e 3

### OGGI I DATI DEL PIL

Recessione, Conte e Tria minimizzano

TROISE ■ A pagina 21

### NUOVI ORARI

Negozi chiusi una domenica ogni due

Servizi ■ A pagina 19

# Igor la belva: ho sdraiato i poliziotti

Processo Il racconto choc del killer di Budrio. «Non tradirò mai i miei amici»

ORLANDI ■ A pagina 4

### ASSEGNO INPS

Pietro Stefani, il latitante con la pensione

MARIN ■ A pagina 9

**mənghi**

Loreto (AN)

www.minghishoes.com

9 0131

9 771124 211405

### DI NUOVO INSIEME

## Le pioniere del calcio 50 anni dopo

CALDEROLA ■ A pagina 13

### CENCI AVEVA 46 ANNI

## Addio a Leo, maratoneta del coraggio

PONTINI ■ A pagina 12

## VIVINDUO

FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:

- combatte la FEBBRE
- DECONGESTIONA rapidamente e con effetto prolungato

IN ACQUA CALDA O FREDDA

È un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Non somministrare al di sotto di 12 anni. Autorizzazione del 17/04/2018.

## E DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!

PROVALO IN ACQUA CALDA

**SUSTENIUM PLUS**

ENERGIA

1 FARMACI

\*Fonte dati IMS - Vendite a volume integrati (totali), anno terminante ottobre 2018. Gli integratori alimentari non sono sottoposti come i farmaci ad una dura sarda, equità e di uno stile di vita sano.





**Oggi l'ExtraTerrestre**

**CIBO** In un mondo in cui si muore di fame lo spreco alimentare ha toccato cifre record: ogni anno 1,3 miliardi di tonnellate di cibo nella spazzatura



**Culture**

**IL ROMANZO DELLA BREXIT** Intervista allo scrittore Anthony Cartwright di cui esce oggi «Il taglio»

Guido Caldiron pagina 10



**Visioni**

**CINEMA** Festival di Rotterdam 2019, i film di Andrea Caccia e Kavich Neang dalla Valle del Ticino alla Cambogia

Cristina Piccino pagina 12

quotidiano comunista  
**il manifesto**

IN DON "LE MONDE DIPLOMATIQUE" + EURO 2,20

GIOVEDÌ 31 GENNAIO 2019 - ANNO XLIX - N° 26

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**IL RAPPORTO DI LEGAMBIENTE: FINANZIAMENTI RIDOTTI DI 56 MILIONI**

**Più pendolari, meno fondi per i treni**

■ Per spostarsi quotidianamente 5,59 milioni di persone scelgono il trasporto ferroviario. Un nuovo record rispetto al 2012 (+7,9% in 4 anni), segnala il rapporto *Pendolaria 2018* di Legambiente. Ma l'Italia marcia a due velocità. Segno più quasi generalizzato al

Nord, dove si investe il servizio è migliorato e i passeggeri sono aumentati. Arrancano le regioni del Sud, tra tagli e disservizi, drammatica la situazione in Sicilia. E potrebbe peggiorare: i finanziamenti al trasporto su rotaia sono stati ridotti di 56 milioni e con la

manovra si rischia un'ulteriore sforbiciata. «Ad oggi non si è capito quale idea abbia il governo per il rilancio dell'offerta per i pendolari», lamenta il vice presidente dell'associazione ambientalista Edoardo Zanchini.

LUCA MARTINELLI A PAGINA 6

**PONTE MORANDI - ASPI E SPEA NEL MIRINO**  
**Perquisizioni e nuovi indagati**

■ Nuove perquisizioni negli uffici di Autostrade e almeno altri dieci indagati per falso, tra tecnici e dirigenti Spea e Aspi, nell'inchiesta bis della procura

di Genova rispetto a quella in corso per il crollo del 14 agosto 2018. Allarme per altri cinque ponti, oltre il Morandi.

GIULIA MIETTA A PAGINA 6

In un centro di detenzione libico foto Medici senza frontiere

**Nel Mediterraneo sei morti ogni 24 ore e oltre centomila migranti rispediti nell'inferno delle carceri libiche, in pasto ai trafficanti. È la denuncia choc dell'Unhcr: nel 2018 sono state 2.275 le vittime in mare dopo lo stop ai soccorsi. I 47 profughi della Sea Watch verso Catania** pag 3,4



**Andate all'inferno**

**Secessione/1**  
**Il Nord chiede il controllo delle risorse idriche**

EDOARDO ZANCHINI

La secessione delle regioni ricche accelera. Nei prossimi giorni inizierà l'iter parlamentare di un processo che dovrebbe trasferire la competenza (e le risorse) su 23 materie importanti alle Regioni del Nord.

— segue a pagina 15 —

**Secessione/2**  
**Il grande silenzio dei presidenti del Mezzogiorno**

PIERO BEVILACQUA

Lo mostrano studi di singoli e di istituzioni: Veneto, Lombardia e poi le altre regioni del centro-nord, in virtù della distribuzione differenziata delle risorse fiscali, frantumano il tessuto unitario.

— segue a pagina 15 —

**Riace**  
**Ecco perché merita il Nobel per la pace**

RICCARDO PETRELLA

Ci sono comuni entrati nella memoria collettiva per lo spirito di condivisione e di solidarietà in seno alla comunità dei loro abitanti, per la capacità di apertura verso quelli della campagna e degli altri comuni vicini o lontani.

— segue a pagina 5 —



**ECONOMIA**  
**«Siamo in recessione» Conte dà la notizia**

■ Domattina (cioè oggi, ndr) potrebbe uscire una nuova rilevazione Istat con una contrazione del Pil nel quarto trimestre. Sperando di smorzare un po' l'impatto, è direttamente Conte a dare l'annuncio della seconda gelata consecutiva dell'economia italiana. Tecnicamente è recessione. CIRILLO A PAGINA 6

**all'interno**

**Brexit Bruxelles a May: «L'accordo non si tocca»**

ANNA MARIA MERLO PAGINA 8

**Maduro «Si al dialogo, ma niente ultimatum»**

CLAUDIA FANTI PAGINA 9

**Servizi Usa Isis, Iran, Kim: Trump sbaglia su tutto**

MARINA CATUCCI PAGINA 9



**LA DENUNCIA**  
**In Israele turismo dell'occupazione**

■ Vacanze in colonia? È speculazione sulle terre confiscate ai palestinesi. Il rapporto di Amnesty International presentato ieri punta il dito contro Airbnb, TripAdvisor, Booking.com e gli altri giganti delle prenotazioni turistiche online, che promettono una «calda ospitalità israeliana» nei Territori occupati. Mentre torna a salire la tensione intorno agli insediamenti illegali e la rabbia dei palestinesi dopo l'uccisione di Faraj Naasan dalle guardie di sicurezza dell'avamposto coloniale israeliano di Adei Ad. GIORGIO A PAGINA 8

**CASO DICIOTTI**  
**15 Stelle si preparano a salvare Salvini**

■ I grillini di rigida fede sono irremovibili. «Salvare Salvini ci costerebbe caro», avverte Roberta Lombardi. «Lascio», minaccia Paola Nugnes. Ma i 55 iniziano a rendersi conto di non avere scelta e preparano il terreno per un voto che sarà inevitabilmente preso per un voltafaccia. COLOMBO A PAGINA 2

**biani**



Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gioca/CRM/23/21/03  
 80131  
 9 770225 413000



# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 30 ITALIA  
SPECIMEN IN ABBONAMENTO POSTALE 40% - ART. 2, COM. 2001, L. 662/98

Fondato nel 1892



Giovedì 31 Gennaio 2019

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

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO", EURO L. 10

**La svolta Fige**  
Cori razzisti dopo due richiami partita finita Salvini: una farsa  
Taormina a pag. 21



**Noi e il gelato**  
Il Cornetto e l'Italia il «cuore di panna» napoletano ha 60 anni  
Menna a pag. 42



**Verso il Festival**  
Il canto feroce di Silvestri «I nostri giovani vivono in gabbia»  
Vacalebre a pag. 11



## Italia ferma, il Sud paga doppio

►Economia in recessione, oggi la conferma dell'Istat. Conte: Pil giù, ma miglioreremo Conti della manovra da rivedere: 4 miliardi in più di deficit. In vista tagli alla sanità

### Il commento

Se gli investimenti sulle infrastrutture si fermano al Nord

Gianfranco Viesti

Sul versante leghista del governo si insiste sulla Tav, ed in generale sulla realizzazione delle infrastrutture. Ma, non sorprendentemente, ogni volta che si fa riferimento ad opere da avviare o completare, vengono citate, insieme alla Torino-Lione, solo infrastrutture al Nord. Non a caso quando si è parlato di referendum sulla Tav si è pensato che si dovesse votare solo al Nord (per quanto l'opera sia finanziata con risorse di tutti gli italiani). Come se il resto del Paese contasse meno; venisse dopo; avesse meno esigenze.

Purtroppo, invece, i gap infrastrutturali sono diffusi in tutta l'Italia, ma certamente in maniera più intensa mano mano che si scende lungo lo stivale. Vi sono divari storici. Essi sono stati aggravati dalle scelte dell'ultimo ventennio. E resi ancora più sensibili dal crollo degli investimenti pubblici con la crisi economica e l'austerità: scesi di un terzo, dal 3% al 2% del Pil nazionale. Basti ricordare alcuni dati sui trasporti: nel primo quindicennio di questo secolo gli investimenti delle Ferrovie sono stati per 44 miliardi al Nord, 24 al Centro, 14 al Sud.

Se ne accorge bene qualsiasi italiano prenda il treno. Lo scarto è evidente anche sul trasporto ferroviario regionale

Continua a pag. 43

La recessione sembra ormai assodata per l'Italia, oggi la conferma dell'Istat. E a pagare il prezzo più alto sarà il Sud. In vista tagli alla Sanità. È stato il premier Conte a lasciarsi andare ad una previsione poco ottimistica per il quarto trimestre 2018, ammettendo che potrebbe registrare «un'ulteriore contrazione del Pil»; ma si è detto poi sicuro che, «a partire dalla seconda metà del 2019, ci sarà il recupero». Da rifare i conti della manovra: 4 miliardi in più di deficit.

Cifoni, Santonastaso e servizi alle pag. 6 e 7

### Il caso Diciotti in Giunta

Salvini non convince M5S Di Maio: ci giochiamo tutto

Il M5S prudente sulla linea da tenere nella Giunta delle Immunità del Senato riguardo l'autorizzazione a procedere nei confronti del vicepremier Salvini sul caso Diciotti. Ma il leader dei cinquestelle Di Maio avverte: ci giochiamo tutto.

Canettieri, Di Giacomo, Lo Dico e Pirone da pag. 2 a 4

### Il duello

La Ue gela Londra «Sulla Brexit non trattiamo più»

Per Bruxelles riaprire il compromesso sulla Brexit è fuori questione. Juncker gela la premier May ribadendo ancora una volta che l'accordo di divorzio «non sarà rinegoziato».

Marconi a pag. 11

**La storia**  
Maturità facile dalla Svizzera a Pomigliano per 3mila euro

Pino Neri

Un servizio trasmesso dalla tv svizzera svela un «traffico» di diplomati tra il Canton Ticino e l'Istituto «Papi» di Pomigliano. La Rsi racconta di 54 studenti svizzeri iscritti alla scuola privata pagando una retta di 3mila euro. I titolari dell'istituto però attaccano: «Il Canton Ticino e la televisione Rsi dovranno prima chiarire la loro posizione e poi diremo la nostra».

A pag. 8

### L'orrore di Cardito Il racconto choc dell'assassino al gip



Tony Essobti Badre, l'assassino del piccolo Giuseppe, in una foto tratta dal suo profilo facebook

**Tony: «Prima ho fumato tanti spinelli poi ho picchiato Giuseppe e Noemi»**

Di Caterino, M. Liguori e Viggiano a pag. 9

### I focus del Mattino

## Processo al Napoli la stanchezza dei big molti tiri e pochi gol

►Dopo il fallimento del secondo obiettivo stagionale I giovani non sfondano. Il calo degli ultimi due mesi

Giordano, Rossi e Taormina da pag. 18 a 20

### Il punto

Riacendere la luce tocca ad Ancelotti

Francesco De Luca

L'eliminazione dalla Coppa Italia, causata dalla più opaca prestazione del Napoli in questa stagione, ha riaperto il dibattito tra ancelottiani e sarriani.

Continua a pag. 43

### Controcampo

Zero titoli? Ridateci la grande bellezza

Marilicia Salvia

Grande è la confusione nel cielo grigio-azzurro, e anche lo scontro. Non è facile riaggiustare la fedeltà nelle future magnifiche sorti di questa squadra.

Continua a pag. 43

### I costi della politica

## Consiglio comunale di Napoli i trucchi per alzarsi lo stipendio

Luigi Roano

I costi della politica: le telecamere di Report ieri in visita al Consiglio comunale accendevano i riflettori sui gettoni di presenza dei consiglieri che partecipano alle sedute del Consiglio e alle Commissioni, queste ultime in parte ferme per i ripetuti flop del consiglio comunale. Non manca il malcostume, piaga che da anni affligge tutte le pubbliche amministrazioni, che il candidato arrivato alle elezioni come disc-



cupato appena eletto venga «baciato» dalla dea benedica tanto da essere assunto, con stipendi da favola. Una legge dello Stato riconosce all'eletto il rimborso integrale dello stipendio se per il ruolo istituzionale non può recarsi in azienda. È il caso di un consigliere di Napoli che dichiara uno stipendio di circa 4000 euro al mese lavorando presso l'azienda di famiglia. Lecito da un punto di vista amministrativo. Ma quanto costa il Consiglio della terza città d'Italia? In Cronaca

**Gran Risparmio**  
supermercati

granrisparmiosupermercati.it    seguici su

**SPADA**  
ROMA  
**SALDI -70%**

OFFERTA VALIDA DAL 3/01 AL 31/01/19

# Il Messaggero

**SPADA**  
ROMA  
**SALDI -70%**

OFFERTA VALIDA DAL 3/01 AL 31/01/19

211 € 1,40\* ANNO 141-N° 30  
ITALIA  
Sped. in A.P. 0353/2003 conv. L. 4/2004 art. 1, c. 1 DCB/PM

NAZIONALE

771129622424

Giovedì 31 Gennaio 2019 • S. Giovanni Bosco

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**La graphic novel**  
Da Alda Merini a Pasolini, la sfida immaginaria poesia-tecnologia  
La Porta a pag. 21



**Sanremo**  
Daniele Silvestri  
«Sarà un Festival con la romanità protagonista»  
Molendini a pag. 25



**Lo scontro**  
Fige: buu razzisti, squadre fuori dopo due richiami  
Salvini: «Ridicolo»  
Bernardini, Mangani e Pucci a pag. 12



**Casa**  
ilmessaggerocasa.it

Vai su [ilmessaggerocasa.it](http://ilmessaggerocasa.it)  
il tuo nuovo indirizzo di casa.

**Priorità sbagliate**  
Infrastrutture pieno al Nord ma il conto lo paga il Sud

Gianfranco Vietti

Sul versante leghista del governo si insiste sulla Tav, ed in generale sulla realizzazione delle infrastrutture. Ma, non sorprendentemente, ogni volta che si fa riferimento ad opere da avviare o completare, vengono citate, insieme alla Torino-Lione, solo infrastrutture al Nord. Non a caso quando si è parlato di referendum sulla Tav si è pensato che si dovesse votare solo al Nord (per quanto l'opera sia finanziata con risorse di tutti gli italiani). Come se il resto del Paese contasse meno; venisse dopo; avesse meno esigenze.

Purtroppo, invece, i gap infrastrutturali sono diffusi in tutta l'Italia, ma certamente in maniera più intensa mano mano che si scende lungo lo stivale. Vi sono divari storici. Essi sono stati aggravati dalle scelte dell'ultimo ventennio. E resi ancora più sensibili dal crollo degli investimenti pubblici con la crisi economica e l'austerità: scesi di un terzo, dal 3% al 2% del Pil nazionale. Basti ricordare alcuni dati sui trasporti: nel primo quindicennio di questo secolo gli investimenti delle Ferrovie sono stati per 44 miliardi al Nord, 24 al Centro, 14 al Sud.

Se ne accorge bene qualsiasi italiano prenda il treno. Lo scarto è evidente anche sul trasporto ferroviario regionale: ci sono più viaggiatori in Lombardia che nell'intero Mezzogiorno; il servizio regionale e locale è praticamente inesistente nelle due Isole, in Calabria, Basilicata, Molise, Abruzzo.

*Continua a pag. 20*

## Italia in recessione, tagli in vista

►Oggi la conferma dell'Istat sul calo del Pil. Conte anticipa il dato: migliorerà entro l'anno. Verso l'aumento di 4 miliardi del deficit. L'Upb: sanità nel mirino. Tria: niente manovra bis

**Coppa Italia, Pallotta furioso. Ko anche la Juve**



L'ira di Dzeko, espulso per avere inveito contro l'arbitro (Foto TELESONE)

### Vergogna Roma a Firenze: un altro 7-1 e DiFra rischia

Massimo Caputi

Il peggio non c'è mai fine. Tre giorni dopo il mortificante secondo tempo di Bergamo, la Roma ha saputo tremendamente superarsi.

*Continua a pag. 20*  
Angeloni, Ferretti e Spri nello Sport

ROMA Il presidente del Consiglio Conte la dà per scontata, il ministro dell'Economia Tria invita a non drammatizzare. L'Istat dovrebbe ufficializzare oggi la contrazione del Pil nel quarto trimestre del 2018. Un valore negativo che farà scattare sul piano tecnico la recessione. Il premier però è fiducioso: la situazione migliorerà entro l'anno. Ma si va verso un aumento di 4 miliardi del deficit e saranno necessari nuovi tagli. L'Upb: la sanità nel mirino. Cifoni e Conti a pag. 2

### Previste almeno 8 ore settimanali

#### Reddito, ecco i lavori sociali a Roma anagrafe, porta a porta, servizi turistici

Lorenzo De Cicco

Dall'anagrafe al porta a porta, il Comune di Roma prepara i lavori "sociali". Gli "assistenti civici", i disoccupati che intascheranno il reddito di cittadinanza, saranno impiegati per velocizzare la macchina amministrativa. A pag. 3



Di Branco e Pacifico a pag. 3

## Salvini, M5S per il no in Giunta Di Maio teme divisioni in aula

►Fra una settimana parla il ministro. Sea Watch, via libera allo sbarco

ROMA È durato un'ora il primo tempo del caso Diciotti alla Giunta per la immunità del Senato. Si riprenderà mercoledì prossimo: sette giorni è il tempo concesso al ministro dell'Interno Matteo Salvini per dare la sua versione. Restano le divisioni nel M5S, la cui linea sarebbe per il no in Giunta. Di Maio teme divisioni in aula, il leader leghista può comunque contare anche sull'appoggio di Forza Italia e FdI. Via libera allo sbarco della Sea Watch a Catania. Canettieri, Errante, Lo Dico e Pirone alle pag. 4, 5 e 6

### Caos alla Camera

#### Toninelli blocca l'audizione del prof che disse no alla Tav

Alberto Gentili

Tav bloccata e maggioranza paralizzata. Lo scontro tra 5Stelle e Lega sull'Alta velocità Torino-Lione esplose anche in Parlamento. A pag. 7

### Verso la nomina

#### Consob, si cambia: archiviato Minenna in pole c'è Zingales

M5S cambia nome per la presidenza della Consob. Di Maio e Conte archiviano il nome di Marcello Minenna, il nuovo candidato per la Commissione per la Borsa e l'economista con simpatie grilline Luigi Zingales. A pag. 8

## Bruxelles esclude l'ipotesi di nuovo accordo. No deal più vicino Brexit, Juncker gela May: non si tratta

LONDRA Il precipizio è a pochi passi e ha i contorni di un divorzio senza accordo con l'Unione Europea. Perché per Bruxelles riaprire la trattativa sull'accordo raggiunto a fine novembre sulla Brexit è fuori questione, anche se i deputati britannici hanno votato per trovare "soluzioni alternative" in fretta e furia. L'obiettivo è sostituire nella clausola di salvaguardia per l'Irlanda messa a punto in due anni e mezzo di faticosi negoziati, «l'accordo di uscita rimane il migliore e l'unico possibile» ha spiegato il presidente Juncker «rischio no deal più concreto».

Marconi a pag. 9

### Proteste in cinquemila città

#### Venezuela, Maduro apre al dialogo Guaidò: non basta, elezioni subito



CARACAS Maduro chiede il dialogo e apre a nuove elezioni parlamentari (ma non presidenziali), il leader dell'opposizione Guaidò chiude e scende di nuovo in piazza. L'Italia dice di riconoscersi pienamente nella posizione europea, chiedendo «nuove elezioni libere e trasparenti».

Spalla a pag. 11

## Più agenti a Roma, meno a Reggio Calabria. Valzer nomine Viminale, così cambiano le questure

Buogiorno, Sagittario! Le feste passano presto, non passa però quello che gennaio si porta dietro: la certezza di una vita che continua. Il primo mese di questo positivo 2019 (positivo anche se qualcuno vuole convincervi del contrario), si conclude con un trionfo. Nel segno una magica Luna congiunta a Venere e Giove, aspetti considerati sin dall'antichità portatori di eventi felici nella vita affettiva, fortunati per le questioni materiali. Non acccontentatevi. Auguri

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo a pag. 31

Cristiana Mangani

È una vera rivoluzione quella che si annuncia nelle Questure e Prefetture di tutta Italia. Tanti i cambi ai vertici, alcuni perché promossi, altri perché arrivati alla scadenza del mandato per limiti di età. E tra le nuove nomine, sulle quali c'è un grande movimento negli uffici del Viminale, si inserisce anche il piano di riorganizzazione degli uffici territoriali a cui sta lavorando un pool di tecnici, con alla guida il capo della Polizia Franco Gabrielli. Più agenti a Roma, meno a Reggio Calabria. A pag. 13

### La ricerca: si capisce meglio il mercato

#### La via più breve per il posto fisso? Lavorare anche durante gli studi



ROMA Il pezzo di carta non basta: per trovare un impiego gli studenti non devono solo studiare ma anche a lavorare. La strada per arrivare a una occupazione, infatti, è più semplice se nel curriculum ci sono stage e alternanza scuola lavoro. Lo dice uno studio di AlmaDiploma e AlmaLaurea. Lioiaco a pag. 15

\* € 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.

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



NON RESTARE INDIETRO



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

# il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

GIOVEDÌ 31 gennaio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 26 | Anno 20 - Numero 30 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, LA GIUNTA ALLA PREFETTURA

## «Diamo i taser ai vigili urbani»

AGNESSI ■ In Cronaca di Imola



LA GUIDA  
Appuntamenti  
e mostre  
Tutti gli eventi  
di Arte Fiera

■ In Cronaca di Bologna



### IL COMMENTO

di BEPPE BONI

### IL RUMORE DEL SILENZIO

**D**ENTRO l'anima le ferite e il ricordo sono profondi, due solchi scavati nel dolore e nella rabbia che chissà quando, o forse mai, potranno essere rimarginati. Il martirio di Pamela Mastropietro, la 18enne perduta sulle strade della droga, poi straziata, violentata e fatta a pezzi, riemerge fra l'anniversario e i processi in corso. Lacera ancora il cuore di due mamme.

■ A pagina 3

### IL COMMENTO

di ROBERTO GIARDINA

### LA SELEZIONE NON BASTA

**I**L SISTEMA duale, scuola lavoro, è nato in Germania. Già prima dell'abitur, la nostra maturità, i ragazzi sono invitati a svolgere qualche attività per saggiare le proprie inclinazioni, e scoprire la realtà di professioni e mestieri. E ricevono un compenso, sia pure minimo. Eppure non basta a evitare che un'alta percentuale abbandoni lo studio: in media il 28% degli universitari non giunge alla laurea o cambia facoltà.

■ A pagina 10

# Italia chiusa alle navi delle Ong

Migranti La Sea Watch a Catania. Ma arriva un nuovo giro di vite | Servizi ■ Alle p. 6, 7 e 8

**INTERVISTA** PARLA LA MAMMA DELLA RAGAZZA UGGISA A MACERATA

## LA STANZA di PAMELA

Alessandra Verni ha aperto per la prima volta a un giornalista la camera della figlia

PAGNANELLI e GENTILI ■ Alle pagine 2 e 3

### OGGI I DATI DEL PIL

Recessione, Conte e Tria minimizzano

TROISE ■ A pagina 21

### NUOVI ORARI

Negozi chiusi una domenica ogni due

Servizi ■ A pagina 13

# Igor la belva: ho sdraiato i poliziotti

Processo Il racconto choc del killer di Budrio. «Non tradirò mai i miei amici» | ORLANDI ■ A pagina 4

### ASSEGNO INPS

Pietrostefani, il latitante con la pensione

MARIN ■ A pagina 9

**menghi**

Loreto (AN)  
www.menghishoes.com

9 771128 674411

RETATA A COMO

La baby gang e i genitori indifferenti

PIOPPI e BANDERA ■ A p. 15

CENCI AVEVA 46 ANNI

Addio a Leo, maratoneta del coraggio

PONTINI ■ A pagina 12

**VIVINDUO**

FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:

combate la FEBBRE DECONGESTIONA rapidamente e con effetto prolungato

IN ACQUA CALDA O FREDDA

È un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Non somministrare al di sotto di 12 anni. Autorizzazione del 17/04/2018.

E DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!

PROVALO IN ACQUA CALDA

**SUSTENIUM PLUS**

ENERGIA

1 FARMACI

\*Fonte dati IMS - vendite a volume integratori farmaci, anno terminato ottobre 2018. Gli integratori alimentari non sono né più né meno salutari di una dieta sana, equilibrata e di uno stile di vita sano.





# IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 31 GENNAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 26, 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.manzoniladvertising.it



## ADDIO CENCI, MARATONETA CORAGGIO HA CORSO 6 ANNI CONTRO IL CANCRO

PAGLIERI E PLEBE / PAGINA 11



## INDAGINE SUL PROF ANTI GENDER Luxuria, lettera-verità agli studenti del D'Oria

DE FAZIO / PAGINA 20

### INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 8
economia & marittimo	pagina 12
genova	pagina 16
album genova	pagina 28
cinema/tv	pagina 30/31
xte	pagina 32
sport	pagina 36

ANCORA UN'INCHIESTA PER AUTOSTRADE E SPEA: 3 PONTI IN LIGURIA, GLI ALTRI TRA ABRUZZO E PUGLIA

# «Controlli addomesticati su cinque viadotti» Sotto accusa 12 tecnici

Il procuratore Cozzi: esiti alterati forse per non fermare i Tir più pesanti

Il voto a cinque viadotti presenti in Liguria, Abruzzo e Puglia era sempre altissimo, nonostante cadute di calcinacci tracce di degrado. E i dati, è il sospetto della Procura di Genova, potrebbero essere stati truccati per evitare contraccolpi commerciali, come lo stop al transito dei trasporti eccezionali. L'inchiesta ha fatto scattare 12 avvisi di garanzia, con accusa di falso per un dirigente di Autostrade per l'Italia e 11 fra manager e tecnici di Spea. «Se un'indagine arriva a una svolta del genere, significa che dietro c'è una situazione preoccupante. Ma quei ponti non erano come il Morandi», è il commento del procuratore capo di Genova, Francesco Cozzi.

FREGATI E INDICE / PAGINE 2 E 3

### ROLLI



### IL RETROSCENA

Gilda Ferrari

## Carige, patto mancato Malacalza-Benetton

Due famiglie, un progetto condiviso per salvare Carige. I Malacalza e i Benetton. Insieme. Azionisti della banca. Tre mesi dopo la tragedia di Ponte Morandi. Il progetto - visionario ma, almeno sulla carta, tecnicamente praticabile - è imploso sul nascere. I due potenziali protagonisti lo hanno bocciato, per ragioni diverse, ma due face della stessa medaglia.

L'ARTICOLO / PAGINA 12



## Quagliarella, 36 anni da record il mondo dello sport lo festeggia

Oggi il capitano blucerchiato compie 36 anni: in questi 36 clic il racconto di una leggenda. E tra 4 giorni ci sarà anche lui nello stage azzurro che servirà a Mancini per vedere su chi puntare agli Europei. I messaggi del mondo dello sport celebrano la sua carriera infinita.

FRECCERO E PONTE / PAGINE 36 E 37



**SEA WATCH A CATANIA I MIGRANTI OSPITATI DA SETTE PAESI EUROPEI**  
CARUGATI, LA MATTINA E LOMBARDO / PAGINA 6

### IL CASO

Bruno Viani

## Genova, giovane suicida «Gli hanno negato il permesso di soggiorno»

L'ARTICOLO / PAGINA 7

IL PREMIER ANTICIPA L'ISTAT. NUOVA FRENATA DEL PIL

## Conte scopre la recessione Gli industriali: basta odio

Il dato ufficiale dell'Istat arriverà questa mattina, ma il premier Giuseppe Conte parlando a una platea di industriali milanesi ha giocato d'anticipo: «Verrà registrata una contrazione del Pil nel quarto trimestre». Di fatto, Palazzo Chigi ha così ufficializzato l'ingresso dell'Italia in una fase di recessione tecnica. «Ma ci riprenderemo e raggiungeremo gli obiettivi del 2019» ha aggiunto Conte provando a galvanizzare gli imprenditori che però, per bocca del loro presidente Carlo Bonomi hanno replicato: «Fermate la deriva d'odio che sta sfilando il Paese».

POLETTI E SPINI / PAGINE 4 E 5

### IL COMMENTO

## ALBERTO MINGARDI PERCHÉ IN EUROPA RESTIAMO I PIÙ FRAGILI

Non è un caso se la situazione del nostro Paese appare più grave di quella degli altri Stati membri. L'Italia ha un debito pubblico molto elevato, il 132% del Pil, e una spesa pubblica molto elevata, poco meno del 50% del Pil. L'una cosa e l'altra ci rendono più fragili.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

CASA CONDOMINIO AZIENDE

EUROPAM GAS E LUCE

### BUONGIORNO

Pare che Stefania Prestigiaco l'abbia combinata grossa: siccome è andata sulla Sea Watch a vedere come fossero i quarantasette migranti, e per di più andandoci con Riccardo Magi, radicale ed europeista, quindi decisamente fuori moda, e peggio mi sento, con Nicola Fratoianni, un reduce post-comunista affine a Laura Boldrini, avrebbe stabilito la fine di Forza Italia, non più in sintonia con l'umore dell'elettorato. Lo si è letto in alcuni commenti di giornale, in alcune esegesi politologiche, nelle esultanze di parlamentari in piena pacchia per la spacciata di consensi. Può anche essere che le cose stiano così, o forse Forza Italia è già morta e - come il nigeriano di trentatré anni, il cui corpo da tre mesi è all'obitorio di Vercelli, insepolto perché nessuno gli paga il funerale - aspetta soltanto

### L'ultima scintilla

la tumulazione. O magari, invece, la breve traversata di Prestigiaco è la scintilla di una destra non del tutto inabissata nel buio della rabbia e della paura, la scintilla di una destra liberale che non affronta il dramma dell'immigrazione muovendo guerra a quarantasette poveracci, di una destra liberale che combatte le battaglie che ritiene con chi le condivide, senza preclusioni ideologiche (perché questo è il sangue di una democrazia sana), di una destra liberale che considera profondamente giusto e democratico perdere consensi ma non perdere il rispetto di sé, e che non ha dimenticato quanto fu detto da un grande del Novecento, sempre immune al ricatto della moltitudine: «Se la libertà vuol dire ancora qualcosa, è la libertà di dire alle persone ciò che non vogliono sentire». —

DentalOne Studio Odontoiatrico LA SALUTE DEL SORRISO

Genova - Via dei Morali 9 Spigno 177 - Tel. 010 5380171 - www.dentalone.it  
Genova San Protasio - Via Abb. Marzotto 15/7 - Tel. 010 5380171

www.dentalone.it  
Dott. Vittorio Magnano  
Odontoiatra Implantologia Rigenerazione Cinesia



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

### Telefisco 2019

Oggi alle 9,00 il convegno con gli esperti in 167 sedi

Dalla e-fattura al forfai, dalle sanatorie al reddito d'impresa: oggi è il giorno di Telefisco. I lavori partiranno dalle 9 in 167 sedi. In arrivo chiarimenti degli esperti del Sole e di Entrate, Gdf e Mef — a pagina 9



### L'anticipazione

Welfare aziendale, sconto sull'Irpef anche con documentazione «leggera»

Giovanni Renella e le prime risposte ai quesiti — a pag. 23-23

**MERCER MARSH BENEFITS**

Soluzioni sostenibili per il welfare aziendale.

www.marsh.it

MARSH & MULENBERG COOPERATES

FTSE MIB	18771,55	+0,36%	SPREAD BUND 10Y	240,50	-2,40	€/S	1.1429	+0,06%	BRENT DTD	62,36	+1,51%	Indici&Numeri	PAGINE 30-33
----------	----------	--------	-----------------	--------	-------	-----	--------	--------	-----------	-------	--------	---------------	--------------

## Conte: il Pil sarà in calo, ora rilancio dei cantieri

**IL PREMIER A MILANO**  
Tripla: «Recessione tecnica? Non drammatizzare!» Oggi il dato dell'Istat

Il premier stenteremo a inizio 2019, ripresa nel secondo semestre

Ma l'Upb avverte: conti pubblici esposti a criticità e rischi del quadro macro

«Mi aspetto un'ulteriore contrazione del Pil, nel 4° trimestre». Lo ha detto il premier Conte a Milano, anticipando a sorpresa la stima che diffonderà oggi l'Istat. «Se nei primi mesi di quest'anno stenteremo - ha aggiunto - ci sono gli elementi

per sperare in un riscatto nel 2° semestre». Sul rischio di una "recessione tecnica" getta acqua sul fuoco l'Istat: «Non drammatizzare» - ha detto il ministro - non cambia molto». Ma l'Ufficio parlamentare di bilancio avverte: crescono i fattori di rischio, anche nel breve termine; una serie di criticità nella manovra complica il conseguimento degli obiettivi di finanza pubblica. Ieri Conte a Milano ha incontrato esponenti della finanza, delle imprese, delle istituzioni e del sociale: il governo è già concentrato sulla fase 2, quella del rilancio dei cantieri e del tessuto economico produttivo». Disegno con il sindaco Sala: «Sosteniamo le Olimpiadi». Avanti con la Tav, i giochi d'autonomia della Lombardia è il messaggio al governo di Bonomi, il presidente degli industriali di Assolombarda. **Orlando, Monaci e Trovati** — a pag. 6

PIAZZA AFFARI, GIOCHI PREZIOSI RIPROVA A QUOTARSI



Il colosso dei giocattoli. L'azienda, che distribuisce anche il Subbuteo (nella foto), prevede di portare in Borsa il 40% del capitale

Carlo Festa — a pagina 17

INCHIESTA. IL PRIMO IMPATTO SUI CENTRI PER L'IMPIEGO

## Reddito, le Regioni bocchiano i navigatori

Le Regioni bocchiano i navigatori che il governo ha intenzione di selezionare, tra marzo e aprile, per affiancare i percettori di reddito di cittadinanza nella ricerca attiva di un impiego. Nel mirino degli assessori regionali - che si sono riuniti ieri a Roma in vista del confronto con il ministro Luigi Di Maio - che dovrebbe partire domani - i compiti da assegnare ai navigatori che non sono ancora chiari e come si relazioneranno con gli operatori dei centri per l'impiego (Cipi).

Nel centri per l'impiego, per ora, la situazione è d'attesa, come racconta l'inchiesta del Sole 24 Ore. Al Sud c'è un po' più di vivacità, con un incremento delle visite nei Cipi per iniziare a familiarizzare con i primi adempimenti in vista dell'avvio effettivo del reddito di cittadinanza. Intanto il "decreto" approda al Senato con i tecnici di Camera e Senato che sollevano dubbi sul testo. A partire dal requisito (per gli stranieri) della residenza in Italia da almeno 30 anni «a rischio incostituzionalità».

— Servizi a pagina 2-3

### 52 per cento

I Comuni della provincia di Vicenza che nel 2017 hanno aumentato la pressione fiscale a carico delle imprese

**Vicenza**  
Fisco, appello delle imprese ai sindaci: no agli aumenti delle aliquote

Barbara Ganz — a pag. 8

## Germania, il Governo dimezza le stime 2019

**CRESITA ALL'1%**

La Germania frena. Ieri il governo tedesco ha rivisto le proprie stime di crescita per il 2019, portandole dall'1,8% indicato in autunno all'1,1% per cento. Quest'anno il

preannuncia quindi come il peggiore degli ultimi sei. L'economia tedesca ha subito nell'ultima metà del 2018 un brusco stop. L'intero anno si è chiuso con una crescita del Pil dell'1,5%, in netto rallentamento dopo il 2,2% del 2017 e del 2016. **Sorrentino** — a pag. 20

**L'AGENDA**

### Una Europa visionaria capace di dare opportunità

di **Vincenzo Bocca** e **Pierre Gattaz**

Perché l'Europa? I cittadini europei si trovano di fronte a un paradosso: il processo di costruzione europea è ovunque al centro del dibattito, spesso è contestato e perfino messo in discussione anche laddove ha funzionato e prodotto effetti benefici. L'ambizione iniziale di creare un'Europa pacifica, unita e prospera è stata di fatto raggiunta, tanto che oggi, dopo più di 60 anni, il nostro è un continente il cui modello di sviluppo è invidiato. Tuttavia, i traguardi raggiunti non sono più sufficienti. Il mondo non è più quello del XX secolo. Le sfide sono numerose e globali, l'evoluzione delle tecnologie accelera di giorno in giorno, le aspettative dei cittadini si sono evolute.

— Continua a pagina 18

**FALCHI & COLOMBE**

### Una Fed opaca aumenta l'incertezza sul futuro

di **Donato Masciandaro**

Il presidente della Federal Reserve Jay Powell è come il velista che dice agli ospiti a bordo della sua barca: «Continuate a chiedere una rotta, ma io non ve la dico, e in più il mare si sta alzando; non vi agitate però, perché è peggio, rischiamo di rovesciarci. Ma state tranquilli: sarò paziente». Sallustre mai su una simile barca? C'era grande attesa per la comunicazione delle scelte di politica monetaria della banca centrale americana. Soprattutto l'attenzione era rivolta alle parole che il Presidente Powell avrebbe utilizzato per descrivere lo stato dell'economia statunitense e il conseguente atteggiamento della banca centrale? Continuando con la metafora nautica, i fatti non — e sono — almeno due.

— Continua a pagina 18

### Modenantiquaria

XXXIII MOSTRA DI ANTIQUARIATO

MODENAFIERE

9-17 FEBBRAIO

lun/mar/mer: 15-20  
gio/ven/sab/dom: 10.30-20

IN CONTEMPORANEA

**PETRA**  
ANTICO, DECORAZIONE E DESIGN PER PARCHI, GIARDINI E RISTRUTTURAZIONI. XXVI EDIZIONE

**EXCELSIOR**  
XVIII RASSEGNA DI PITTURA ITALIANA DELL'OTTOCENTO E DEL NOVECENTO

www.modenantiquaria.it

organizzazione: 059 5910100  
col patrocinio di: FIMM  
sponsor: BPER Banca

## Quota 100, così le date per andare in pensione

**CIRCOLARI INPS**

L'articolato meccanismo di applicazione delle finestre che il decreto legge ha introdotto per Quota 100, opzione donna e pensione anticipata è stato illustrato nella circolare 11/2019 dell'Inps. Cosa sono il tempo per i dipendenti pubblici che vogliono andare subito in pensione; per effetto della finestra mobile di 6 mesi devono presentare la richiesta entro oggi se vogliono uscire con la prima decorrenza utile, il 1° agosto. Secondo i dati dell'Inps, intanto, da martedì alle 19 di ieri sono state presentate 5.532 domande.

**Fioriochi, Venanz, Orlando** — a pagina 5

**I DUBBI DEI TECNICI**

### Riscatto laurea, rischio ricorsi sui limiti di età

«Riscatto della laurea a rischio Consulta sui requisiti di età». Il riscatto della laurea con importo forfettizzato introdotto dal decreto legge 4/2019 suscita le perplessità dei tecnici del servizio studi di Camera e Senato. Possibili profili di disparità anche sul trattamento di lavoratori dipendenti e autonomi.

— a pagina 5

**CREDITO**

### Profumo candidato all'Acri

**Filomena Greco** — a pag. 15

**TITOLI DI STATO**

### Asta Btp, rendimenti ancora in calo

**Vito Lops** — a pag. 16

**PANORAMA**

**VIADOTTI A RISCHIO**

### Ponte di Genova, altri dieci indagati nell'inchiesta

Ci sono dieci nuovi indagati nell'ambito dell'inchiesta sul crollo del ponte Morandi. Si tratta di tecnici e dirigenti di Aspi e Spea. L'accusa è di falso in procedimento connesso ai controlli sugli altri cinque viadotti in stato critico tra cui il Poello in Puglia e Prececi e Sel Luca a Genova. Ieri blitz della Guardia di Finanza nelle sedi di Autostrade a Spea. Acquisiti documenti sui viadotti in condizioni di rischio. — a pagina 8

**LA STARTUP MATERIAS**

### L'ex ministro Nicolais aiuta i ricercatori a fare impresa

**Antonio Larizza** — a pagina 11

**UNIONE EUROPEA**

### Brexit, il no di Juncker a un nuovo accordo

«L'accordo attuale resta il solo e il migliore possibile». Con il presidente della Commissione Ue, Jean-Claude Juncker, al Parlamento europeo sulla Brexit. Il voto di martedì, aggiunge, «ha acuito il rischio di un'uscita non ordinata e dobbiamo prepararci per tutti gli scenari, anche i peggiori». — a pagina 12

**FRANCIA**

### Entrate, pronti i modelli per la dichiarazione 2019

Sono pronti i modelli Redditi 2019 per le persone fisiche, gli enti non commerciali, le società di persone e le società di capitali con le relative istruzioni, da utilizzare nella prossima stagione dichiarativa, per il periodo d'imposta 2018. Lo comunica l'Agenzia delle Entrate. — a pagina 14

## nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE



### Il videogioco va in streaming. Ma la banda sarà sufficiente?

Arriva in Italia Playstation Now, il servizio di cloud gaming che consente di trasmettere il videogioco senza doverlo scaricare su console. Come avviene per musica e film questa tecnologia di distribuzione dei contenuti digitali prova a entrare in questa nuova business. Sulla palla non sembrano esserci solo i "vecchi" dell'industria del videogioco ma anche new player come Amazon e Apple. La nostra rete a banda larga sarà pronta? — a pagina 27



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CAPSULE GOURMET **ristora**

Giovedì 31 gennaio 2019 € 1,20

S. Giovanni Bosco  
Anno LXXV - Numero 30

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.ilempo.it  
e-mail: direzione@ilempo.it

## Parla la schiava dei Casamonica

Per la prima volta in tribunale Debora, la pentita del clan. «Mio marito mi gonfiava di botte pure durante le visite in carcere». Vittorio, il capo, «aveva sempre una cravatta di diamanti»

IL TEMPO di Oshø



"Vabbè almeno mò ve concentrate sullo scudetto"

### Il punto più basso dell'era americana

di Tiziano Carmellini

Più che un pezzo su una partita di calcio, sarebbe da scrivere un necrologio. I poveri tifosi della Roma pensavano di aver visto tutto nella vita, ma mai avrebbero pensato che dopo Manchester United (e ci può stare) e Bayern Monaco (bis), la Roma un giorno sarebbe riuscita ad incassare sette gol anche dalla Fiorentina: non esattamente una corazzata che viaggia attualmente quattro punti sotto in campionato. E invece è tutto vero. Al Franchi finisce tra imbarazzo e umiliazione l'avventura giallorossa in Coppa Italia: forse il punto più basso di questa gestione, una vergogna. L'ennesima, ormai una sorta di maledizione, anche se stavolta almeno non è stata per mano della Spal. Cambia poco, soprattutto nell'umore dei tifosi romanisti che avevano detto chiaramente alla squadra quanto tenevano a questa competizione. Niente, non è servito, perché ieri hanno dovuto subire un'onta enorme, inspiegabile e che non concede alibi a nessuno. Tutti colpevoli, perché una partita la puoi anche perdere, ma non così. Non puoi lasciarti umiliare in questo modo davanti al mondo intero. Così si butta via anche quanto di buono (poco a dire il vero quest'anno) fatto finora. (...)

segue → a pagina 22

### La Roma esce da Firenze umiliata: 7-1 Squadra inguardabile, tifosi inferociti

Austini, Menghi e Vitelli → alle pagine 22 e 23

### Sconfitta a Bergamo: finisce 3-0 Crolla pure la Juventus Atalanta in semifinale

Dani → a pagina 24

### La banda Inzaghi a San Siro E stasera ci prova la Lazio C'è da sfatare il tabù Inter

Baldinacci → a pagina 25

**PAGINE** Via Gregorio VII, 100 - 00100 Roma Tel. (06) 45484920 Mail: luciano.lacort@pagine.net

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

**Massimo Magliaro**  
**LA FIAMMA DELLA RINASCITA**  
euro 18,00

**Povero Pd è tornato Max**  
di **Alessandro Giuli**

**Infine arriva D'Alema. Va sempre così, a sinistra: fra i titoli di coda e la dissolvenza di un ciclo politico spunta immane lui, l'ex segretario, l'ex premier, l'ex leader Massimo, insomma l'ex tutto. E sentenza. È accaduto ieri in un'autorevole (aggettivo molto dalemiano) e anche straziante intervista alla Stampa (...)**

segue → a pagina 4

■ Per la prima parla Debora Cerreoni, l'ex moglie «pentita» di Massimiliano Casamonica. È da una testimonianza inedita della vita, delle regole e delle attività criminali del clan che spadroneggia nella Capitale.

Di Corrado e Novelli → alle pagine 2 e 3

### In una scuola della Capitale Violenza sulle alunne, bidello in carcere

Mancinelli → a pagina 13

### Fine dei viaggi in barca del Pd Sea Watch, migranti a terra Finiranno in 8 paesi europei

→ a pagina 6

### I sondaggi per le elezioni regionali Abruzzo verso la svolta Centrodestra in vantaggio

De Leo → a pagina 8

### Oggi il dato Istat ufficiale Aiuto, s'è ristretto il Pil Conte nei guai ma spera



Frasca → a pagina 5

**DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!**

**PROVALO IN ACQUA CALDA**

**SUSTENIUM PLUS**

**ENERGIA**

**1° FARMACIA**

\*Fonte: Istat IMS - Vendita a volume Integratori nutrizionali, senza prescrizione medica, 2016. Gli integratori alimentari non sono intesi come sostituti di una dieta sana, equilibrata e di una vita di stile sano.

Giovedì 31 Gennaio 2019  
Nuova serie - Anno 28 - Numero 26 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano  
\*Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80

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



**SOFTWARE**  
SOFTWARE CONTABILI E FISCALI  
NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE  
RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI  
www.gbsoftware.it  
06-97626328

**Dopo Aquisgrana è tutto chiaro: i paesi europei non cedono sovranità all'Ue ma a Berlino e Parigi**  
Carlo Pelanda a pag. 5

**INTEGRATO**  
GESTIONALE PER LO STUDIO  
TUTTO INCLUSO da 96 €/mese  
www.softwareintegrato.it  
06-97626328  
è un prodotto SOFTWARE

www.italiaoggi.it  
**Italia Oggi**  
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**SONDAGGIO CNDECE**  
**E-fattura, conto salato (fino a 10 mila euro) per i professionisti**  
Bartelli a pag. 27

**Quota 100 può scendere a 94**

L'azienda può lasciare a casa lavoratori con 59 anni di età e solo 35 di contributi versati al 31 dicembre 2018 se si impegna ad assumerne altri

**CASSAZIONE**  
**La srl paga l'Irap anche se non ha personale e strutture**  
Alberici a pag. 33

L'azienda che promette di assumere può anticipare quota 100. Può lasciare a casa i lavoratori con almeno 59 anni d'età e 35 di contributi al 31 dicembre 2018, riconoscendo loro un assegno straordinario erogato dai fondi di solidarietà. Lo spiega l'Inps con una circolare sulle novità e le possibili combinazioni tra i nuovi requisiti per la pensione anticipata e quota 100, con gli strumenti esistenti di esodo aziendale.  
Cirioli-Conegna a pag. 36

**La manovra italiana ha l'ok di Bruxelles**  
Chi è allora che tiene ancora su lo spread?



Il ministro dell'economia Tria, a Washington, ha espresso alcune opinioni interessanti sul debito italiano e spread. Secondo il ministro dell'Economia, i nostri bond vengono trattati a livelli che sembrano ancora eccessivi rispetto ai nostri fondamentali dopo l'accordo con l'Ue sulla manovra. La vera questione è come mai il nostro spread sia ancora su questi valori «dopo l'accordo con l'Ue». Infatti, lo spread italiano respira e si muove al ritmo dell'accordo con l'Unione europea. Se i fondamentali e i mercati spiegano gli spread dovremmo chiederci come sia giustificabile la differenza tra Francia e Italia.  
Annoni a pag. 8

**TOP A NEW YORK**  
**Appartamento a 100 mila euro al metro quadro**  
Scurato a pag. 11

**TOSCANA**  
**I senegalesi se la prendono con Rossi che li proteggeva**  
Merli a pag. 9

**NUOVO CONCEPT**  
**Debutta a Linate Telesia Digital Mirror**  
Galli a pag. 15

**VIDEOFORUM**  
**Le risposte degli esperti di ItaliaOggi ai quesiti dei lettori**  
da pag. 30

Lo ha accertato il Parlamento europeo. Sotto accusa alcune banche e paesi in ritardo con l'antiriciclaggio  
**L'Europa ricicla il denaro russo**

Europa utilizzata dalla Russia come una lavatrice, dove il denaro entra sporco ed esce pulito. Congli banche e alcuni stati membri dell'Unione europea che non hanno applicato in via rigorosa la normativa antiriciclaggio Ue. Questo quanto emerso dalla relazione presentata dalla Commissione Tax3 del Parlamento europeo che martedì 29 gennaio si è riunita a Bruxelles proprio per discutere degli effetti del riciclaggio di denaro sporco russo all'interno dell'Ue.  
Chirri a pag. 33

**DIRITTO & ROVESCIO**  
L'Etiopia, che prima della guerra era una povera colonia italiana, nel dopoguerra era diventata famosa soltanto per avere dato i natali al maratoneta Abebe Bikila che, allenandosi a piedi sugli altipiani del suo paese, vinse le Olimpiadi di Roma (1960) e poi quelle di Tokyo (1964). Dopo conflitti interetnici sanguinosi e una fame devastante, l'Etiopia è riuscita, nonostante tutto, a rialzare il capo e oggi è diventata un paese effervescente con una capitale (Addis Abeba) il cui centro sembra New York. Inoltre mentre il pil italiano, l'anno scorso, è cresciuto dello 0,9%, quello etiopico ha messo a segno un bel +8,3%. Il merito è la stabilità politica (da tre mesi il suo presidente è Sahle-Work Zewde, una donna di 68 anni che ha vissuto a lungo in Francia, a Montpellier). Ma soprattutto l'economia è stata privatizzata. Delle imprese statali, che nel 2002 erano 250, adesso ne sono rimaste solo 28. Insomma, l'Etiopia trotta mentre l'Italia si trascina.

**HA DATO PIÙ DELLE DIECI PIÙ GRANDI CITTÀ FRANCESI**  
**Macron per scalare l'Eliseo è stato finanziato dalla City**



La rivolta dei gilet gialli sta spingendo i media francesi a scavare sempre più a fondo sulle fortune politiche di Emmanuel Macron. Tra le inchieste più recenti, spicca quella che il settimanale Journal du dimanche (JdD) ha dedicato ai contributi finanziari che Macron ha ricevuto per la sua scalata all'Eliseo. La scoperta più sorprendente riguarda l'origine dei contributi in denaro donati a En Marche: vi è stato un forte equilibrio tra quanto è stato donato dalla regione di Parigi e da altre roccaforti finanziarie estere. In particolare, dopo Parigi, è stata Londra, che con le sue donazioni (800 mila euro), provenienti da ricchi sostenitori della City, ha superato quelle delle dieci maggiori città francesi.  
Olani a pag. 4

**PARLA PONTINI**  
**Radio Italia, la raccolta 2018 chiude a +11%**  
Capisani a pag. 17

**SU WWW.ITALIAOGLI.IT**  
**Corte di cassazione - Srl, la sentenza sull'applicazione dell'Irap**  
Spese di pubblicità - La sentenza della Ctr Lombardia sulla deducibilità  
**IO ONLINE** Agenzia delle entrate - Le risposte agli interpellati su indennizzi e Ace

**SU MODELLO DEL '700**  
**Nuova bottiglia di Bordeaux da 2,25 litri in vendita a 2.900 euro**  
Oliveri a pag. 11

**CONTRO IL NYT**  
**The Economist lancia un suo podcast quotidiano**  
a pag. 17

**ALGIDA/UNILEVER**  
**Per i 60 anni del Cornetto edizioni premium e vintage**  
Sottolaro a pag. 14

**INTEGRATO**  
**SOFTWARE PER COMMERCIALISTI**  
Contabilità, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Paghe, Antiriciclaggio e Privacy. Disponibile in Cloud.  
Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.  
da 96 €/mese  
è un prodotto SOFTWARE  
SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it  
Info e preventivi: 06 97626328

Con guida all'utente gratuita a € 0,00 in più. Con guida alla legge di bilancio 2019 a € 0,00 in più, con guida ai nuovi regimi tributari a € 0,00 in più

1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/II)

NON RESTARE INDIETRO



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859



# LA NAZIONE

GIOVEDÌ 31 GENNAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 30 | QN Anno 20 - Numero 30 | www.lanazione.it



L'UMBRO CENCI ERA DIVENTATO IL SIMBOLO DEL CORAGGIO

## Addio al grande Leonardo Era l'atleta contro il cancro

PONTINI ■ A pagina 12



### IL COMMENTO

di BEPPE BONI

### IL RUMORE DEL SILENZIO

**D**ENTRO l'anima le ferite e il ricordo sono profondi, due solchi scavati nel dolore e nella rabbia che chissà quando, o forse mai, potranno essere rimarginati. Il martirio di Pamela Mastropietro, la 18enne perduta sulle strade della droga, poi straziata, violentata e fatta a pezzi, riemerge fra l'anniversario e i processi in corso. Lacera ancora il cuore di due mamme.

■ A pagina 3

### IL COMMENTO

di ROBERTO GIARDINA

### LA SELEZIONE NON BASTA

**I**L SISTEMA duale, scuola lavoro, è nato in Germania. Già prima dell'abitur, la nostra maturità, i ragazzi sono invitati a svolgere qualche attività per saggiare le proprie inclinazioni, e scoprire la realtà di professioni e mestieri. E ricevono un compenso, sia pure minimo. Eppure non basta a evitare che un'alta percentuale abbandoni lo studio: in media il 28% degli universitari non giunge alla laurea o cambia facoltà.

■ A pagina 10

# Italia chiusa alle navi delle Ong

Migranti La Sea Watch a Catania. Ma arriva un nuovo giro di vite | Servizi ■ Alle p. 6, 7 e 8

**INTERVISTA** PARLA LA MAMMA DELLA RAGAZZA UGGISA A MACERATA

## LA STANZA di PAMELA

Alessandra Verni ha aperto per la prima volta a un giornalista la camera della figlia

PAGNANELLI e GENTILI ■ Alle pagine 2 e 3

### OGGI I DATI DEL PIL

Recessione, Conte e Tria minimizzano

TROISE ■ A pagina 21

### NUOVI ORARI

Negozi chiusi una domenica ogni due

Servizi ■ A pagina 13

## Igor la belva: ho sdraiato i poliziotti

Processo Il racconto choc del killer di Budrio. «Non tradirò mai i miei amici» | ORLANDI ■ A pagina 4

### ASSEGNO INPS

Pietrostefani, il latitante con la pensione

MARIN ■ A pagina 9

Loreto (AN)  
www.minghishoes.com

### RETATA A COMO

La baby gang e i genitori indifferenti

PIOPPI e BANDERA ■ A p. 15

### PORTO DI LIVORNO

Maxi carico di cocaina tra il caffè

BIAGIONI ■ A pagina 16

### VIVINDUO

FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:  
combatte la FEBBRE DECONGESTIONA rapidamente e con effetto prolungato

IN ACQUA CALDA O FREDDA

È un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Non somministrare al di sotto di 12 anni. Autorizzazione del 17/04/2018.

### E DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1 GHIACCIONE

\*Fonte dati IMS - Vendite a volume integratori farmaci, anno commerciale ottobre 2018. Gli integratori alimentari non sono sottoposti come i farmaci ad una dura sonda, equilibrata e di uno stile di vita sano.

# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



GIOVEDÌ  
**31**  
**01**  
**19**  
ANNO 44  
N° 26



### Coppa Italia

La Fiorentina umilia la Roma con 7 gol. L'Atalanta elimina la Juve

FERRARA, GAMBA e PINCI, nello sport

## Conte anticipa la recessione "In arrivo un altro calo del Pil"

Il premier: riscatto nel 2019. Sea Watch, sbarco a Catania. Salvini rilancia il blocco navale

CUZZOCREA, GRISERI, LONGHIN, NIGRO, OCCORSIO, PETRINI, RUFFOLO, VECCHIO e ZINITI, pagina 2, 3, 4 e 9

### L'analisi

#### IL PAESE MALATO E I MEDICI SENZA UNA CURA

Francesco Manacorda

L'economia mondiale ha il raffreddore, quella italiana - tanto per cambiare - è già febbricitante. E la notizia peggiore è che i medici che dovrebbero curarla e curarci rifiutano l'evidenza e non hanno la minima idea di che cosa fare. Mentre l'Italia si avvia oggi a entrare ufficialmente in recessione tecnica, certificata da due trimestri di seguito con il Pil in calo, Conte e Tria non trovano infatti di meglio che mettere le mani avanti.

pagina 25

### Il punto

#### QUELLA FRASE DI MORO SULLA GIUSTIZIA

Stefano Folli

La prima certezza è che lo stilicidio politico intorno al caso Salvini-Diciotti durerà a lungo, circa un paio di mesi, e farà da contrappunto alla campagna elettorale per il voto europeo, ne scandirà tempi e contenuti. La seconda certezza è che il ministro dell'Interno alla fine non sarà consegnato ai tribunali per subire un processo. Per una serie di ragioni la maggioranza non vorrà suicidarsi e sceglierà di tenere in piedi il governo Conte.

pagina 25

### Il colloquio

#### Silvio Berlusconi

"Nel caso di una crisi di governo pronti a far rinascere il centrodestra con i fuoriusciti dai Cinquestelle"

CLAUDIO TITO, pagina 7

### La fiction



Luca Zingaretti in "L'altro capo del filo"

DUCCIO GIOBBANINO/RAI

#### Se la Rai sovranista ora ha paura del commissario Montalbano

Giovanna Vitale

È un periodo di sbarchi sulle coste siciliane, e anche il commissario Montalbano impegna i suoi uomini in estenuanti turni per permettere ai migranti di sbarcare. È "L'altro capo del filo" di Andrea Camilleri, che il regista Alberto Sironi ha adattato per la tv e la Rai ha inserito in palinsesto l'11 e il 18 febbraio. Si racconta però che a Viale Mazzini in parecchi siano entrati in fibrillazione.

pagina 11

### L'intervista/1



#### Giorgio Lattanzi

"La Costituzione tutela i diritti dei migranti"

LIANA MILELLA, pagina 5

### L'intervista/2

#### Marco Bussetti

"Ragazzi, alla Maturità imparate a faticare"

CORRADO ZUNINO, pagina 18



**DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!**

**PROVALO IN ACQUA CALDA**

**SUSTENIUM PLUS**

**ENERGIA**

**1° IN FARMACIA**

\*Fonte dati IACS - Vendite a volume integratori tonici, senza stimolanti, ottobre 2018. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

### LE IDEE

#### PERCHÉ ORBÁN NON SI ALLEA CON LA RUSPA

Daniele Bellasio

Con il premier ungherese Viktor Orbán cambieremo l'Europa, era stata la sontuosa promessa di Matteo Salvini nel settembre scorso, quando in quel caso indossava una del tutto metaforica felpa con scritta "Budapest". Il guaio è che Orbán non vuole cambiare l'Europa con lui. Anzi, la vecchia volpe magiara vede le vie della sua capitale che si riempiono di bandiere con stelle europee e ci riflette. Son soldi, quelli che arrivano da Bruxelles... Già di per sé non è che fosse un'alleanza delle più ambiziose, quella con un partito ungherese, uno polacco e uno francese. Però almeno era qualcosa.

pagina 24

#### I FIORI RUBATI DEL MIO VENEZUELA

Karina Sainz Borgo

Sono nata in Venezuela, un posto dove saccheggiano persino i fiori. Sappiamo della morte tanto quanto di noi stessi: siamo cresciuti con la morte attaccata alla pelle. Ci uccidono o ci uccidiamo, seppelliamo e siamo sepolti. In Venezuela, il mio Paese, balliamo e cantiamo ai defunti, facciamo festa e tragedia intorno a loro. Ci ricordano che presto saremo sotto la terra che li accoglie - o espulsi da essa -, mormorano i nostri nomi e intuiscono il destino sotto gli alberi. Negli ultimi giorni sono morti almeno 29 venezuelani, che si sommano alle 400 persone uccise da Maduro.

pagina 13

CIRIACO e MENSURATI, pagina 12

### L'appello



#### Alice Rohrwacher Cari governatori non si vive di sole nocciole

"La monocultura cambia il paesaggio". La regista racconta la trasformazione dell'altopiano dell'Alfina

ALICE ROHRWACHER, pagina 24

In Italia  
€1,50



Roma

Min -6°C  
Max 12°C

Milano

Min -3°C  
Max 3°C

**Rsalute** All'interno Metti un freno al mal di schiena

con  
Libro  
Camminare  
€11,40

Prezzi di vendita  
all'estero:  
Austria, Germania  
€ 2,20 - Belgio,  
Francia, Italia  
Canarie,  
Lussemburgo,  
Monaco P., Grecia,  
Italia, Olanda,  
Svezia € 2,50 -  
Croazia  
€ 1,95 - Spagna  
Unito (BSP 2,20) -  
Invece € 1,30



Asia Argentò "Mi piacerebbe lavorare in tv con Morgan" COLLOQUIO DI ROBERTO PAVANELLO — P. 31

Tendenza La nuova vita del diamante Da simbolo d'amore a bene rifugio FABIANA MAGRI — PP. 26-27



Coppa Italia Juve, fatal Atalanta Roma nel baratro, prende 7 gol BARILLA, BUCCHERI, GARANZINI E ODOENINO — PP. 36-37



# LA STAMPA



GIOVEDÌ 31 GENNAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C II ANNO 153 II N. 30 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

IL PREMIER ANTICIPA L'ISTAT: PIL IN CONTRAZIONE, RIPARTIREMO NEL SECONDO SEMESTRE

## Conte vede la recessione La rabbia degli industriali "Basta con il clima d'odio"

Pensioni e reddito, i Caf presi d'assalto: ci servono 20 milioni per le pratiche

LA MORSA FRA SPESA E DEBITO  
**IN EUROPA SIAMO I PIÙ FRAGILI**  
ALBERTO MINGARDI — P. 25

Giuseppe Conte vede la recessione. Il premier anticipa i dati Istat: «Il Pil è in contrazione, ripartiremo nel secondo semestre». La rabbia degli industriali: «Basta con il clima d'odio». I Caf presi d'assalto per le pensioni e il reddito di cittadinanza: ci servono 20 milioni per sbrigare tutte le pratiche.  
LESSI, POLETTI, SPINELLI E TOMASELLO — PP. 2-3

PONTE MORANDI, NUOVA INCHIESTA  
**Da Genova a Canosa "Controlli truccati su cinque viadotti"**  
FRAGGATI E INDICE — PP. 10-11



SEA WATCH VERSO CATANIA "ACCORDO SUI MIGRANTI TRA SETTE PAESI EUROPEI" CARUGATI, LA MATTINA, LOMBARDO E SALVAGGIULO P. 4-5

## Caracas, Maduro marcia con l'esercito ma l'opposizione riempie le piazze



Manifestanti in piazza contro il presidente venezuelano. Guaidò: vi ringrazio per la resistenza AGASSO JR, AGLIASTRO E IL REPORTAGE DI MASTROLILII — PP. 12-13

STAMPA PLUS ST+

CRIMINALITÀ  
VALERIA D'AUTILIA  
**Una bomba ogni 4 giorni Così Foggia vive con la paura attentati**  
P. 17



IL CASO  
FRANCESCA PACI  
**La caccia dell'Egitto ai cani randagi "Sono impuri"**  
P. 15



LE STORIE  
ANDREA PARODI  
**Nell'Open Garage il tesoro segreto del Museo dell'Auto**  
P. 34

FRANCESCA SORDO  
**"Col Pronto intervento ad Aosta mai tragedie come a Rigopiano"**  
P. 34

Advertisement for Palzola wine, featuring a woman holding a glass and the text 'PALZOLA', 'Cuvée speciale', 'Stragustoso', 'palzola.it'.

**BUONGIORNO**  
Pare che Stefania Prestigiaco... siccome è andata sulla Sea Watch a vedere come stessero i quarantasette migranti, e per di più andandoci con Riccardo Magi, radicale ed europeista, quindi decisamente fuori moda, e peggio mi sento, con Nicola Fratoinanni, un reduce post-comunista affine a Laura Boldrini, avrebbe stabilito la fine di Forza Italia, non più in sintonia con l'umore dell'elettorato. Lo si è letto in alcuni commenti di giornale, in alcune esegesi politologiche, nelle esultanze di parlamentari in piena pacchia per la spianciata di consensi. Può anche essere che le cose stiano così, o forse Forza Italia è già morta e - come il nigeriano di trentatré anni, il cui corpo da tre mesi è all'obitorio di Vercelli, insepoltito perché nessuno gli paga il funerale - aspetta soltanto la

tumulazione. O magari, invece, la breve traversata di Prestigiaco è la scintilla di una destra non del tutto inabissata nel buio della rabbia e della paura, la scintilla di una destra liberale che non affronta il dramma dell'immigrazione muovendo guerra a quarantasette poveracci, di una destra liberale che combatte le battaglie che ritiene con chi le condivide, senza preclusioni ideologiche (perché questo è il sangue di una democrazia sana), di una destra liberale che considera profondamente giusto e democratico perdere consensi ma non perdere il rispetto di sé, e che non ha dimenticato quanto fu detto da un grande del Novecento, sempre immune al ricatto della moltitudine: «Se la libertà vuol dire ancora qualcosa, è la libertà di dire alle persone ciò che non vogliono sentire». —

**L'ultima scintilla** | MATTIA FELTRI

Advertisement for Macallan whisky, featuring a bottle and the text 'ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA', 'Barolo | Brunello Barbaresco Whisky Macallan | Samaroli Champagne', '349 499 84 89 enoteca@macallan.com'.



**Safilo inverte la rotta nel quarto trimestre**

Dopo un anno in calo del 7%, la società vede i primi spiragli di ripresa  
**Palazzi in MFF**



Un'immagine Fondi eyewear by Safilo

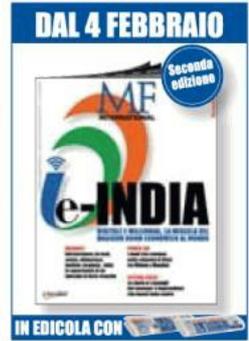


**La Fed di Powell si arrende a Trump**

Non alza i tassi e lascia intendere che non lo farà per tutto il 2019  
**Bussi a pagina 4**

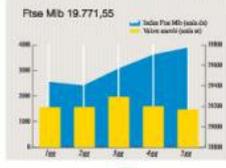
Anno XXX n. 022  
Giovedì 31 Gennaio 2019

€2,00



Con MFF Allegato per Fashion n. 01 a € 5,00 (€ 3,00 + € 2,00) - Con MFF Allegato for Living n. 03 a € 5,00 (€ 3,00 + € 2,00) - Con C'è bene della Assicurazioni Leader 2019 a € 4,00 (€ 3,00 + € 1,00) - Con C'è bene della Banca Leader 2019 a € 4,00 (€ 3,00 + € 1,00)

Spedite in A.P. art. 1, c.1, L. 604/2003 Milano - L. N. 2, c.40 - C.A.P. 4301 Firenze € 1,00



BORSA +0,36% 1€ = \$1,1429

BORSE ESTERE		FUTURE	
Dow Jones	24.976 ▲	Euro-Sp.	129,17 ▲
Nasdaq	7.189 ▲	Euro-Bund	163,80 ▲
Nikkei	20.597 ▲	US T-Bond	145,28 ▼
Francfort	11.182 ▲	S&P500 Cme	2.881,6 ▲
Zurigo	8.909 ▲	Haccq100 MFF	6.750 ▲
Londra	6.942 ▲		
Parigi	4.975 ▲		
VALUTE-RENDIMENTI			
Euro-Dollari	1,1429 ▲		
Euro-Sterlina	0,8734 ▲		

**FOCUS OGGI**  
**Tim, arriva in Consob l'esposto di Vivendi**  
Il documento accusa Elliott, in particolare per il collar stipulato dal fondo americano su parte delle azioni Telecom detenute  
Follis a pagina 10

**IL ROMPISPREAD**  
I Rolling Stones (età fra 73 e 82 anni) preparano un nuovo album.  
Ma Salvini non aveva abolito la Farnese?

**IL CASO DOPO L'OFFERTA D'ACQUISTO LANCIATA DA SOLAREEDGE E RIFIUTATA DA KAIROS E MEDIOLANUM**

# L'Aim inciampa sull'opa Smre

Nel segmento dedicato alle pmi il regolamento consente il delisting anche se non si raggiunge il 90% del capitale. Nomad e global coordinator minacciano uno stop alle ipo finché non sarà fatta chiarezza  
(Montanari a pagina 6)

**È IL TOTALE DELLE GARANZIE STATALI CHE NON VENGONO CONTEGGIATE NEL DEBITO PUBBLICO. I DATI EUROSTAT**

# Berlino ha 436 miliardi di passività fuori bilancio

In Germania sono il 13% del pil, in Italia il 3,9%. Oggi l'Istat certifica la frenata economica  
(Ninfolo e Pira alle pagine 3 e 7)

**IN VENDITA 1 MLD**  
**Il Tesoro apre il cantiere delle dimissioni immobiliari**  
(Messia a pagina 2)

**CARIVERONA**  
**Sulle fusioni cortocircuito tra manager e soci di Unicredit**  
(Gualtieri a pagina 9)

**NUOVO PIANO**  
**Popolare Bari alla caccia di 500 milioni entro giugno**  
(Gualtieri a pagina 8)

**BILANCIO**  
**Apple frena meno del previsto e scatta a Wall Street**  
(Fumagalli a pagina 5)

**1909 - 2019 Chiamala ancora Banca**

**Non volevo DA 110 ANNI sentirmi solo UN CLIENTE È PER un numero NOI IL CLIENTE**

**Banco Desio**

Il Gruppo Banco Desio festeggia insieme a voi 110 anni di rapporti personali. [www.bancodesio.com](http://www.bancodesio.com)

## Ravenna inaugura il master universitario in diritto marittimo, portuale e della logistica

*Al via il Master universitario in diritto marittimo, portuale e della logistica, alla direzione la prof.ssa Greta Tellarini, in collaborazione con*

30 Jan, 2019 Al via il Master universitario in diritto marittimo, portuale e della logistica, alla direzione la prof.ssa Greta Tellarini, in collaborazione con l' Authority di Ravenna e il patrocinio di **Assoporti** e di Confetra. L' inaugurazione è il 1 febbraio presso la Camera di commercio di Ravenna, intervengono i presidenti delle Authority nazionali. RAVENNA - "Porti: pubblico o privato?" questo il titolo della tavola rotonda che si terrà venerdì 1 febbraio alle ore 15 nella Sala Cavalcoli della Camera di commercio di Ravenna. L' occasione è quella dell' inaugurazione del Master universitario (I livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica, organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell' Università di Bologna - Campus di Ravenna. Un percorso di formazione post laurea unico nel panorama italiano incentrato sui temi dell' economia marittima e portuale, in tutto 200 ore di didattica in aula e 500 ore di stage. Ad animare il dibattito della Tavola rotonda saranno presenti 10 presidenti delle Autorità di sistema portuale. Il master è diretto dalla Prof.ssa Greta Tellarini, in collaborazione con l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale e con il patrocinio di **Assoporti** e di Confetra. "L' idea di celebrare l' inizio di questa prima edizione del Master, che tra l' altro ha riscosso notevole successo anche sotto il profilo delle iscrizioni, con un evento di grande rilevanza e interesse come questa tavola rotonda - afferma la Prof.ssa Greta Tellarini - è nata dal proposito di evidenziare e ribadire alcuni obiettivi importanti che questo master intende perseguire e consolidare. Innanzitutto, vogliamo sostenere e promuovere le relazioni e le collaborazioni con le istituzioni, in particolar modo quelle legate alla realtà marittima e portuale e logistica: il master ha il patrocinio di **Assoporti** e Confetra, per cui l' idea di una tavola rotonda, a cui partecipassero i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane, ci è sembrata un ottimo messaggio per affermare questa volontà. In secondo luogo, vogliamo ribadire il nostro legame con il territorio, con cui riteniamo imprescindibile interagire, per cui la scelta di organizzare un evento, che avesse come tema quello della portualità, intende sostenere la rilevanza strategica che ricopre il porto di Ravenna per la crescita del sistema produttivo non solo locale, ma anche nazionale, soprattutto oggi in relazione all' importante progetto di Hub portuale".

The screenshot shows the website interface for 'Corriere Marittimo'. The main headline reads: 'Ravenna inaugura il master universitario in diritto marittimo, portuale e della logistica'. Below the headline is a photograph of a busy port with several large orange gantry cranes and ships docked at the pier. The article text is partially visible, starting with 'Al via il Master universitario in diritto marittimo, portuale e della logistica, alla direzione la prof.ssa Greta Tellarini...'. To the right of the article is a sidebar with advertisements for 'Toremari' (Maritime Agency Aldo Spadoni) and 'CTN' (Compagnie Tolleranti di Navigazione).

# Informazioni Marittime

## Primo Piano

### Porto pubblico o privato? I presidenti delle AdSP ne discutono a Ravenna

"Porti: pubblico o privato?" Il dilemma che sta animando il dibattito nel mondo politico e tra gli operatori del settore, sarà il tema centrale dell'inaugurazione del Master universitario (I livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica, organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna - Campus di Ravenna e diretto dalla professoressa Greta Tellarini, in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale e con il patrocinio di Assoporti e di Confetra. L'evento a cui parteciperanno dieci presidenti delle Autorità di sistema portuale - si terrà venerdì 1 febbraio alle ore 15 nella Sala Cavalcoli della Camera di commercio di Ravenna. "L'idea di celebrare l'inizio di questa prima edizione del Master con un evento di grande rilevanza e interesse come questa tavola rotonda afferma Tellarini è nata dal proposito di evidenziare e ribadire alcuni obiettivi importanti che questo master intende perseguire e consolidare. Innanzitutto, vogliamo sostenere e promuovere le relazioni e le collaborazioni con le istituzioni, in particolar modo quelle legate alla realtà marittima e portuale e logistica: il master ha il patrocinio di Assoporti e Confetra, per cui l'idea di una tavola rotonda, a cui partecipassero i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane, ci è sembrata un ottimo messaggio per affermare questa volontà". Tra i presidenti di AdSP invitati, si prevedono gli interventi di Daniele Rossi (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale), Antonino De Simone (Autorità Portuale di Messina), Massimo Deiana (Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna), Rodolfo Giampieri (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale), Pasqualino Monti (Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale), Pino Musolino (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale), Sergio Prete (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio), Carla Roncallo (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale), Paolo Signorini (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale), Pietro Spirito /Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale).

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

Home Chi siamo

Mostra maggiori informazioni

Informazioni Marittime

Servizi On Line

Arrivi e partenze

Bollettino Avvisatore Marittimo

SCOPRI

**p<sup>2</sup>**

Mill

31 Gennaio 2019

INNOVATING THE FUTURE.

Click&Boat

"Porti: pubblico o privato?" Il dilemma che sta animando il dibattito nel mondo politico e tra gli operatori del settore, sarà il tema centrale dell'inaugurazione del Master universitario (I livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica, organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna - Campus di Ravenna e diretto dalla professoressa Greta Tellarini, in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale e con il patrocinio di Assoporti e di Confetra. L'evento - a cui parteciperanno dieci presidenti delle Autorità di sistema portuale - si terrà **venerdì 1 febbraio** alle ore 15 nella Sala Cavalcoli della Camera di commercio di Ravenna.

"L'idea di celebrare l'inizio di questa prima edizione del Master con un evento di grande rilevanza e interesse come questa tavola rotonda - afferma Tellarini - è nata dal proposito di evidenziare e ribadire alcuni obiettivi importanti che questo master intende perseguire e consolidare. Innanzitutto, vogliamo sostenere e promuovere le relazioni e le collaborazioni con le istituzioni, in particolar modo quelle legate alla realtà marittima e portuale e logistica: il master ha il patrocinio di Assoporti e Confetra, per cui l'idea di una tavola rotonda, a cui partecipassero i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane, ci è sembrata un ottimo messaggio per affermare questa volontà".

Tra i presidenti di AdSP invitati, si prevedono gli interventi di Daniele Rossi (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale), Antonino De Simone (Autorità di Sistema Portuale di Messina), Massimo Deiana (Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna), Rodolfo Giampieri (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale), Pasqualino Monti (Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale), Pino Musolino (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale), Sergio Prete (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio), Carla Roncallo (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale), Paolo Signorini (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale), Pietro Spirito (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale).

### Ravenna: porti pubblici o privati?

RAVENNA L'annunciata inaugurazione a Ravenna dell'importante master in diritto marittimo, portuale e della logistica, vedrà venerdì prossimo 1 febbraio tra le 15 e le 19 nella sede della Camera di commercio anche la tavola rotonda sul tema quantomai attuale relativo alla natura pubblica o privata dei porti, anche in rapporto alle normative UE. Ai saluti istituzionali seguirà la presentazione del master del direttore del master stesso Greta Tellarini e del presidente dell'AdSP Daniele Rossi. Alla successiva tavola rotonda hanno aderito i presidenti delle AdSP Antonino De Simone (Messina) Massimo Deiana (Sardegna) Rodolfo Giampieri (Adriatico centrale) Pasqualino Monti (Sicilia occidentale) Pino Musolino (Adriatico settentrionale) Sergio Prete (mar Ionio) Carla Roncallo (mar Ligure orientale) Daniele Rossi (Adriatico centro settentrionale) Paolo Signorini (mar Ligure occidentale) e Pietro Spirito (Tirreno centrale). Concluderà il professor Stefano Zunarelli, ordinario di diritto della navigazione dell'università di Bologna.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'Ravenna: porti pubblici o privati?' prominently displayed. The article text is identical to the one on the left. The website layout includes a top navigation bar with links like 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', and 'I QUADERNI'. A sidebar on the right contains several small news items and advertisements, including 'SPECIALI', 'LE NAVI', 'CONSIGLIO LOGISTICO', 'SPECIAL PORT FOR SPECIAL PRODUCTS', 'FERCAM', 'TDT', 'NAPLES 15-16 May 2019', and 'Sst'. The article itself has a sub-header 'Ravenna: porti pubblici o privati?' and a date '18 gennaio 2019'. Below the main text, there are sections for 'Articoli correlati' and 'Altro dall'autore'.

## Master in diritto marittimo, portuale e della logistica

maurizio de cesare

30 gennaio 2019 Dieci presidenti delle Autorità di sistema portuale riuniti a Ravenna per la tavola rotonda dal titolo *Porti: pubblico o privato?* che aprirà l'inaugurazione del Master universitario (I livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica, organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna - Campus di Ravenna e diretto dalla Prof.ssa Greta Tellarini, in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale e con il patrocinio di Assoporti e di Confetra. L'evento inaugurale si terrà venerdì 1 febbraio alle ore 15 nella Sala Cavalcoli della Camera di commercio di Ravenna. Il Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica, rappresenta attualmente un unicum in Italia in ambito di formazione post laurea sui temi legati alla realtà marittima e portuale e prevede 200 ore di didattica in aula e 500 ore di stage. La tavola rotonda e il master costituiscono un momento significativo, perché affermano la centralità del porto di Ravenna nel panorama nazionale, anche alla luce del nuovo e importante progetto di Hub Porto di Ravenna. L'idea di celebrare l'inizio di questa prima edizione del Master, che tra l'altro ha riscosso notevole successo anche sotto il profilo delle iscrizioni, con un evento di grande rilevanza e interesse come questa tavola rotonda afferma la Prof.ssa Greta Tellarini è nata dal proposito di evidenziare e ribadire alcuni obiettivi importanti che questo master intende perseguire e consolidare. Innanzitutto, vogliamo sostenere e promuovere le relazioni e le collaborazioni con le istituzioni, in particolar modo quelle legate alla realtà marittima e portuale e logistica: il master ha il patrocinio di Assoporti e Confetra, per cui l'idea di una tavola rotonda, a cui partecipassero i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane, ci è sembrata un ottimo messaggio per affermare questa volontà. In secondo luogo, vogliamo ribadire il nostro legame con il territorio, con cui riteniamo imprescindibile interagire, per cui la scelta di organizzare un evento, che avesse come tema quello della portualità, intende sostenere la rilevanza strategica che ricopre il porto di Ravenna per la crescita del sistema produttivo non solo locale, ma anche nazionale, soprattutto oggi in relazione all'importante progetto di Hub portuale.

Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono considerati con Google, in relazione alle metriche sulle prestazioni e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONTRATTI - LAURA CONI - LISTINO

### Master in diritto marittimo, portuale e della logistica

A. Scattolon - 01/02/2019



30 gennaio 2019 - Dieci presidenti delle Autorità di sistema portuale riuniti a Ravenna per la tavola rotonda dal titolo "Porti: pubblico o privato?" che aprirà l'inaugurazione del Master universitario (I livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica, organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna - Campus di Ravenna e diretto dalla Prof.ssa Greta Tellarini, in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale e con il patrocinio di Assoporti e di Confetra.

Evento inaugurale si terrà venerdì 1 febbraio alle ore 15 nella Sala Cavalcoli della Camera di commercio di Ravenna. Il Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica, rappresenta attualmente un unicum in Italia in ambito di formazione post laurea sui temi legati alla realtà marittima e portuale e prevede 200 ore di didattica in aula e 500 ore di stage.

La tavola rotonda e il master costituiscono un momento significativo, perché affermano la centralità del porto di Ravenna nel panorama nazionale, anche alla luce del nuovo e importante progetto di Hub Porto di Ravenna.

"L'idea di celebrare l'inizio di questa prima edizione del Master, che tra l'altro ha riscosso notevole successo anche sotto il profilo delle iscrizioni, con un evento di grande rilevanza e interesse come questa tavola rotonda - afferma la Prof.ssa Greta Tellarini - è nata dal proposito di evidenziare e ribadire alcuni obiettivi importanti che questo master intende perseguire e consolidare. Innanzitutto, vogliamo sostenere e promuovere le relazioni e le collaborazioni con le istituzioni, in particolar modo quelle legate alla realtà marittima e portuale e logistica: il master ha il patrocinio di Assoporti e Confetra, per cui l'idea di una tavola rotonda, a cui partecipassero i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane, ci è sembrata un ottimo messaggio per affermare questa volontà. In secondo luogo, vogliamo ribadire il nostro legame con il territorio, con cui riteniamo imprescindibile interagire, per cui la scelta di organizzare un evento, che avesse come tema quello della portualità, intende sostenere la

Categorie e numeri speciali

- ECONOMIA (11885)
- SHIPPING (20983)
- LOGISTICA E TRASPORTI (23220)
- INFRASTRUTTURE (11780)
- NAUTICA (14476)
- AVIATION E TERRESTRI (1742)
- CULTURA (1120)
- SOSTITUTO - FINCO (001)

GRIMALDI GROUP  
THIS IS US

Assistenza  
SISTEMI PER IL PORTO

Federazione Italiana  
Piloti del Porto

SCT

CARGO MAR  
Mediterranean Ports Alliance

OMLOG  
LIFESTYLE LOGISTICS

OSCO

OSCO SHIPPING LINE FINE

SCT  
Assoporti  
Confetra

## A Ravenna la Tavola Rotonda "Porti: pubblico o privato" inaugura il Master in Diritto marittimo

*All' evento parteciperanno tutti i presidenti delle diverse Autorità di Sistema Portuale italiane*

Venerdì 1° febbraio alle 15, la sala Cavalcoli della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Ravenna, in viale Farini, 14, ospiterà l' inaugurazione del Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica, organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell' Università di Bologna - Campus di Ravenna e diretto dalla prof.ssa Greta Tellarini, in collaborazione con l' Autorità di sistema portuale del mare adriatico centro settentrionale e con il patrocinio di **Assoporti** e di Confetra. Ravenna-PageDetail728x90\_320x50-1 Il master in Diritto marittimo, portuale e della logistica prevede 200 ore di didattica frontale e 500 ore di stage e rappresenta attualmente un unicum in Italia in ambito di formazione post lauream. Sarà la Tavola Rotonda ' Porti: pubblico o privato ', moderata da Angelo Scorza, direttore responsabile del magazine online Ship2Shore, con le conclusioni del prof. Stefano Zunarelli, ordinario di diritto della Navigazione dell' Università di Bologna, ad aprire la prima edizione del master. L' evento costituisce un momento importante perché afferma la centralità del porto di Ravenna nel panorama nazionale e riunisce per la prima volta a Ravenna i presidenti delle diverse Autorità di Sistema Portuale italiane.

The screenshot shows the website interface with a navigation menu (CRONACA, POLITICA, SPORT, ECONOMIA, CULTURA, SPETTACOLO, LA POSTA DEI LETTORI) and a search bar. The main article headline is "A Ravenna la Tavola Rotonda 'Porti: pubblico o privato' inaugura il Master in Diritto marittimo". Below the headline is a photo of the port of Ravenna. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side, there are several widgets: "La posta dei lettori" with a sub-headline "LA POSTA DEI LETTORI / Nuovo regionale Lago-Ravenna: le risorse si possono ottimizzare ulteriormente", "Star2Change" with the text "Ogni atto ha un potere di cambiare il mondo.", and "Super sportiva" featuring a blue car.





## Luciani (portuali Civitavecchia) contesta il viceministro Rixi

CIVITAVECCHIA La Portualità Italiana sta vivendo in maniera esasperata l'inizio del nuovo anno, in preda al totale sbandamento politico-decisionale del duo Rixi-Toninelli: sbandamento figlio della illogicità delle dichiarazioni che puntualmente vengono smentite il giorno seguente, con una naturale forma di disagio da parte di chi dovrebbe interpretarle. Inizia così il polemico intervento del presidente della Compagnia portuale di Civitavecchia Enrico Luciani, che affronta dal suo punto di vista le tematiche della natura giuridica delle AdSP. Sono ormai chiare le intenzioni di questo Governo sostiene Luciani svendere i porti ai privati, distruggendo la più grande risorsa e l'unica, vera speranza di ripresa del Nostro Paese. Chiare, ma non troppo, perché se da una parte il vice ministro Rixi torna sui suoi passi, rivendicando il ruolo primario dei porti italiani, dall'altra appare chiaro lo scollamento con il sistema politico nazionale che, invece, la pensa in maniera diametralmente opposta. Le conclusioni (a mio avviso profondamente sbagliate) con cui la Commissione UE ritiene che le Autorità di Sistema Portuale debbano essere equiparate ad imprese commerciali, e quindi tassate, stanno facendo da sponda alle volontà del viceministro Rixi di trasformare le stesse in S.p.A.. Non voglio scendere in tecnicismi giuridici continua Luciani (se ne occuperanno i supervisori della nostra Compagnia Portuale), né, al momento, voglio soffermarmi sulla manifesta illogicità rappresentata dalla presunta privatizzazione di fatto del demanio pubblico. Ad oggi ritengo sia sufficiente far sapere a Rixi, e all'esecutivo tutto, che noi portuali da tempo abbiamo compreso la volontà di questa classe politica di distruggere l'intero sistema portuale italiano. La scusa, patetica, dello snellimento burocratico, presumibilmente ha colto in inganno anche il ministro Toninelli che, a quanto pare, non ha ben chiara la gravità di una rimodulazione del sistema porti. Non certo noi operatori che viviamo il porto 365 giorni all'anno. Con la semplicità di chi opera all'interno di uno scalo, mi permetto di spiegare al ministro cosa vorrebbe fare il suo collega di governo, per meglio comprendere la gravità della vicenda. La S.p.A., dopo esser stata costituita (da verificare la modalità), sarà obbligata a prendere decisioni, anche e soprattutto dal punto di vista infrastrutturale, guardando al proprio esclusivo vantaggio economico e patrimoniale. L'interesse dello Stato verrà meno a favore di un nuovo mercato deregolamentato e del profitto di pochi. Tutto questo porterà alla distruzione dell'attuale governance portuale e creerà, all'evidenza, numerose ed insormontabili problematiche a livello amministrativo e gestionale. Le imprese portuali saranno destinate a scomparire sostiene Luciani o ricoprire un ruolo marginale, con le banchine e gli spazi portuali che saranno assegnati esclusivamente ai grandi gruppi armatoriali, con buona pace della salvaguardia dell'occupazione e della dignità dei lavoratori. La trasformazione delle Autorità di Sistema Portuale in S.p.A. creerebbe l'anarchia gestionale-amministrativa e si arriverebbe alla sostanziale privatizzazione dei porti italiani, evenienza già decisa da tempo da chi realmente muove i fili del leghista Rixi. La precedente Riforma, voluta e realizzata dal Ministro Delrio, certamente perfettibile sotto alcuni aspetti, ha avuto però il grande merito di comprendere (dopo varie audizioni con tutti gli stakeholders portuali, compreso il sottoscritto) che l'unico modo per rendere veramente competitivi i nostri porti è quello di metterli a Sistema. L'Italia, infatti, geograficamente al centro del Mediterraneo, deve arrivare ad essere considerata come un unico porto di cui gli attuali scali marittimi rappresentano le singole banchine. Appare evidente che le volontà di Rixi, qualora venissero realizzate, condurrebbero a risultati diametralmente opposti: ciascuna S.p.A. non potrebbe far altro che adoperarsi per implementare i propri profitti, dando vita ad una guerra tra i porti italiani, l'uno contro l'altro armato. A beneficiarne, ovviamente, saranno gli scali più congeniali agli interessi dei governanti di turno, gli altri, invece, saranno destinati a morire lentamente. E quando muore un porto, muore tutta l'economia territoriale. Tutto questo è già stato stigmatizzato da A.N.C.I.P. (Associazione Nazionale Imprese e Compagnie Portuali) e dai Sindacati conclude il duro intervento di Luciani e tutti insieme ribadiamo come le Autorità di Sistema Portuale sono e devono rimanere ENTI PUBBLICI NON ECONOMICI DI RILEVANZA NAZIONALE, ex art. 6 comma 5 l.n.84/94. Spero di aver reso più chiara l'idea a Rixi e Toninelli, che, prima di trasformare le AdSP in S.p.A. e conseguentemente svendere i nostri porti,

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'Luciani (portuali Civitavecchia) contesta il viceministro Rixi' dated 30 Gennaio 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The website layout includes a navigation bar, a search bar, and a sidebar with various news items and advertisements.

dovranno letteralmente passare sui cadaveri di noi portuali. E la storia insegna che non è mai stata una passeggiata. Non è una minaccia, questa è una promessa.

### Onorato: d'accordo con Rixi

MILANO Ho ascoltato l'intervista al viceministro Rixi a Telenord. Condivido in toto le sue affermazioni e soprattutto la sua visione. Lo afferma Vincenzo Onorato, presidente del Gruppo Onorato Armatori, sottolineando che trovare una sintesi tra chi, come Confitarma, punta ad avere una bandiera italiana con marittimi extracomunitari sottopagati alimentando una disoccupazione senza precedenti nel settore e la mia è davvero molto complesso: la storia insegna che in passato accordi di questo tipo fra Associazioni di armatori sono sempre transitati sulla pelle dei marittimi italiani.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a navigation bar including 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', and 'I QUADERNI'. The main article is titled 'Onorato: d'accordo con Rixi' and dated 30 Gennaio 2019. It features a photo of Vincenzo Onorato and a text snippet: 'MILANO - "Ho ascoltato l'intervista al viceministro Rixi a Telenord. Condivido in toto le sue affermazioni e soprattutto la sua visione". Lo afferma Vincenzo Onorato, presidente del Gruppo Onorato Armatori, sottolineando che "trovare una sintesi tra chi, come Confitarma, punta ad avere una bandiera italiana con marittimi extracomunitari sottopagati alimentando una disoccupazione senza precedenti nel settore e la mia è davvero molto complesso: la storia insegna che in passato accordi di questo tipo fra Associazioni di armatori sono sempre transitati sulla pelle dei marittimi italiani".'

Below the article is a 'LASCIA UN COMMENTO' section with fields for 'Commento', 'Nome', 'Email', and 'Sito Web'. To the right of the article is a vertical sidebar of various maritime-related advertisements and news snippets, including 'FEDESPEDE', 'LE NAVI', 'CONFERENZA LOGI83', 'SPECIAL PORT FOR SPECIAL PRODUCTS', 'FERCAM', 'ASSIMAR', 'TDT', 'NAPLES 15-16 May 2019', and 'SvO'.

# Avvisatore Marittimo

Primo Piano

La proposta è quella di legare gli sgravi contributivi alla nazionalità del lavoratore piuttosto che alla bandiera della nave

## Imbarco dei marittimi, serve una riforma

La dichiarazione del viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi: Confitarma e Assarmatori trovano un accordo

Sebastiano D'Agostino

Il governo al lavoro per la riforma della normativa sull'imbarco dei marittimi lancia un appello agli armatori per trovare un accordo. A lanciare la sfida è stato il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti con delega ai Porti Edoardo Rixi: Stiamo lavorando ad una nuova legge sull'impiego dei marittimi italiani a bordo, quella che abbiamo oggi è superata ha dichiarato alla trasmissione Transport in onda su Telenord spiegando che la sua idea è di legare gli sgravi contributivi più alla nazionalità del marittimo che alla bandiera della nave. Augurandosi che su questo tema, Grimaldi e Onorato trovino un punto di mediazione per collaborare, l'esponente leghista ha chiarito che in questi conflitti (tra i due armatori Manuel Grimaldi e Vincenzo Onorato, che da tempo si scontrano su questo argomento; ndr) il mio ruolo mi pone come arbitro. Io sto con l'interesse dell'Italia: le due associazioni di armatori, Confitarma e Assarmatori, devono trovare un punto comune di incontro. Rixi ha aggiunto che l'attuale legge sull'imbarco dei marittimi non è più al passo coi tempi, motivo per cui il Governo sta lavorando ad una nuova legge sui marittimi italiani imbarcati. Nei prossimi anni avremo una crescita esponenziale del lavoro marittimo: dobbiamo fare in modo che buona parte di chi sarà imbarcato sia del nostro Paese. Solo Msc assumerà 35 mila persone, e mi piacerebbe che una quota fosse italiana. Dall'altra parte - ha poi aggiunto il viceministro - dobbiamo rivedere anche le caratteristiche sulla bandiera italiana, sia sulla flotta mercantile sia sulla nautica da diporto: abbiamo criteri sulla concessione della bandiera che sono superati. Tutti temi che dobbiamo affrontare con entrambe le associazioni. Rixi ha poi affrontato anche la questione della convenzione di Tirrenia, oggetto di polemiche negli ultimi gironi, precisando che "sulla continuità territoriale con le isole si può discutere di applicare il modello spagnolo o altri tipi di modelli, ma dobbiamo guardare perché quei contratti erano stati stipulati. C'era un problema con Tirrenia che stava fallendo, e dietro quella operazione che ha salvaguardato buona parte dell'occupazione marittima italiana sono nate anche situazioni che non possono essere prolungate all'infinito". Il primo a rispondere è stato Vincenzo Onorato, presidente di Onorato Armatori, che ha dichiarato di condividere "in toto" le posizioni di Rixi, auspicando anche una possibile convergenza sul tema tra le due associazioni Confitarma e AssArmatori. Con una nota, che ha seguito solo di poche ore l'intervista di Rixi, Onorato ha espresso il suo sostegno al viceministro, ma ha tenuto a precisare: "Trovare una sintesi tra chi, come Confitarma, punta a avere una bandiera italiana con marittimi extracomunitari sottopagati alimentando una disoccupazione senza precedenti e la mia è davvero molto complesso: la storia insegna che in passato accordi di questo tipo fra associazioni di armatori sono sempre transitati sulla pelle dei marittimi italiani". Secondo il patron di Moby e Tirrenia, "per raggiungere risultati concreti ed efficaci è necessario chiarire un principio base: una nave battente bandiera italiana, non solo in servizio di cabotaggio nazionale ma in servizio regolare di linea fra paesi comunitari, deve imbarcare esclusivamente marittimi italiani e/o comunitari". "L'Unione europea - ha aggiunto - sta implodendo, perché in Europa si è realizzata unicamente una discutibile Unione finanziaria ma non politica. Il nostro Paese ha l'occasione storica di farsi promotore di una legge all'avanguardia che metta fine al 'Far West' dei traffici comunitari e dell'utilizzo su queste rotte di marittimi extracomunitari sottopagati, ridando una chance ai lavoratori del mare che sono vanto e orgoglio della nostra patria condizionata negativamente sul mare da una classe di armatori cinici che hanno privilegiato il loro interesse".



# Avvisatore Marittimo

Primo Piano

## Aggiornate le linee guida per gli ispettori nei porti

Il direttore generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Mauro Coletta, ha firmato nei giorni scorsi il decreto dirigenziale numero 1 dell'8 gennaio scorso che implementa gli emendamenti 2014 e 2016 alla Convenzione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro MLC 2006, testo unico delle convenzioni sul lavoro marittimo emanato per garantire il diritto per i marittimi ad un impiego dignitoso, che hanno comportato l'aggiornamento della legislazione nazionale vigente inserita nel Modello di Dichiarazione di Conformità del Lavoro Marittimo Parte I e del Modello di Certificato del Lavoro Marittimo nonché del Modello di Rapporto di Ispezione per la conformità alle Agenzie italiane per il lavoro marittimo che si occupano di reclutamento della gente di mare e delle relative linee guida per gli ispettori.

# Avvisatore Marittimo

Primo Piano

Il ministro dell'ÈAmbiente: Gli scali sono luoghi a forte emissione, il 2025 data entro cui sarà obbligata la decarbonizzazione per il sistema produttivo

## Inquinamento e sostenibilità ambientale nei porti italiani Costa presenta la road map per le Autorità di sistema

Danilo Giacalone

Una road map che le Autorità portuali dovranno seguire sulla strada della decarbonizzazione. Così il ministro dell'Ambiente, Sergio Costa (nella foto), ha definito le linee guida per la lotta all'inquinamento del mare e la sostenibilità delle attività portuali e marittime, presentate a Civitavecchia. Le Linee guida, pubblicate un mese fa in Gazzetta Ufficiale, danno le indicazioni alle sedici Autorità portuali italiane su come muoversi sulla strada della decarbonizzazione. L'obiettivo è quello di promuovere la sostenibilità energetico-ambientale al fine di minimizzare gli impatti in un ambito strategico del Paese, come quello costituito dai porti. Le linee guida potranno essere aggiornate ogni tre anni per garantirne la coerenza con l'evoluzione tecnologica e normativa. C'è un grande impegno dell'Italia per l'abbattimento della CO2 nei porti, che sono luoghi a forte emissione ha detto il ministro dell'Ambiente, ribadendo una volta per tutte' che il 2025 è la data entro cui sarà obbligata per il sistema produttivo la decarbonizzazione, ovvero stop al carbone e non a tutti i combustibili fossili. Il nostro ha spiegato ancora Costa è un impegno a livello internazionale, in linea con quelli di altri Paesi. Noi partecipiamo come leader in campo ambientale, e questo ci viene riconosciuto dall'Onu. Le linee guida ha precisato il titolare dell'Ambiente segnano un percorso nuovo che riguarda il sistema Paese, e quindi nelle zone portuali tutti gli attori devono prendersi la responsabilità nel contrastare i cambiamenti climatici e ridurre CO2. Anche la scelta del luogo per presentare le linee guida non è stata fatta a caso. Civitavecchia infatti, è uno dei 16 hub italiani dove si sommano più criticità ambientali, legate sia al forte movimento crocieristico che alla movimentazione di carbone per alimentare la vicina centrale di Valdaliga. Pronto per andare in Consiglio dei ministri anche il provvedimento salvamare. Quanto alla tempistica, il ministro dell'Ambiente Costa ha risposto: vorrei dire ieri, sottolineando l'importanza del provvedimento che posiziona l'Italia molto avanti. Siamo un Paese per due terzi bagnato dal mare afferma Costa c'è quindi un grosso problema di plastica in mare e prevediamo misure in linea con le indicazioni comunitarie. Vogliamo anticipare le misure sulla plastica monouso. La tutela ambientale e la ricchezza del mare sono due cose conciliabili tra loro, camminano insieme. La legge salvamare' è un percorso che in Parlamento si potrà arricchire.

# Il Piccolo

Trieste

## IL VICEMINISTRO OGGI E DOMANI IN FVG

### Rixi in visita ai porti «Genova e Trieste possono rafforzare il sistema italiano»

UDINE. Non si espone sulle ipotesi di trasformazione delle Autorità portuali in spa pubbliche, ma assicura che sulla richiesta dell' Europa al sistema italiano (e pure spagnolo) di pagare le tasse sugli introiti dei canoni demaniali «il governo sta lavorando con massimo impegno, cercando di far fronte comune con la Spagna per essere il più uniti possibile». Il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi, oggi in visita al porto di Monfalcone e a Fincantieri, domani al porto di Trieste, è anche convinto che, alleanza con la Spagna a parte, «il nostro Paese uscirà più forte dalle prossime elezioni europee. Usando bene le nostre carte, potremo rivendicare un ruolo di leader nel Mediterraneo».

Rixi spiega di essere in visita ai porti italiani, tour ritardato per la tragedia del ponte Morandi. «Vengo in Fvg per approfondire la situazione infrastrutturale, gli investimenti e le prospettive del Nord Est. Con l' obiettivo di valorizzarne le potenzialità - dice il viceministro -, nella consapevolezza che le "spalle", Genova e Trieste, se ben rafforzate, possono trascinare l' intero sistema portuale italiano». Per Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità dell' Adriatico Orientale, l' occasione di un nuovo incontro col viceministro, «con il quale peraltro, anche per il mio ruolo di presidente di **Assoport**, l' interlocuzione è molto stretta». Ciò che interessa a D' Agostino è qui «far toccare con mano a Rixi le cose di cui parlo con lui a Roma, partendo dal cantiere della piattaforma». Il pressing fiscale della Ue? «A inizio marzo dobbiamo dare una risposta a Bruxelles - ricorda - e non c' è dubbio che si tratterà di opporsi alla richiesta della Commissione. Per poi arrivare a un confronto con l' Europa facendo valere le nostre ragioni». Le voci sulla privatizzazione delle Autorità? «Il tema non sta appassionando nessuno perché non è né un' emergenza né un' urgenza. Quando sarà necessario, se ne discuterà dal punto di vista tecnico e si peseranno pro e contro».

Oggi, a Monfalcone, il sindaco Anna Maria Cisint approfitterà per insistere sulla presenza del Comune nel Comitato di gestione del sistema portuale. «È una mia battaglia da un anno e mezzo - annota Cisint -, spero di avere dal viceministro risposte positive». «Conosco la questione sollevata da Monfalcone - dice per ora Rixi -, ne discuterò anche» oggi: «È previsto per legge che del Comitato facciano parte i capoluoghi di provincia, ma la strada è concordare le scelte con i territori. Andare in collisione conduce a bloccare lo sviluppo dei porti e crea danni alle città». -- M.B.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

**ECONOMIA**

**Distretti, rallenta a Nordest la crescita dell'export**

Il risultato migliore è quello del Friuli Venezia Giulia con l'aumento sostenuto del Sistema casa. Bene l'aggregamento spirito del Prosciutto di San Daniele

DISTRETTO	2017	2018	Variaz.
TRIESTE	1.050,3	1.082,1	3,1%
UDINE	1.019,4	1.049,2	2,9%
VERONA	957,1	987,1	3,1%
MONFALCONE	861,9	891,2	3,4%
GENOVA	822,1	852,1	3,7%
AVIGNONE	782,3	812,3	3,8%
BOLOGNA	732,1	762,1	4,1%
PARMA	682,1	712,1	4,4%
MODENA	632,1	662,1	4,7%
PERUGIA	582,1	612,1	5,1%
MACERATA	532,1	562,1	5,6%
TERAMO	482,1	512,1	6,2%
AScoli Piceno	432,1	462,1	6,9%
ANCONA	382,1	412,1	7,8%
SENIGALLIA	332,1	362,1	9,0%
MACERATA AP	282,1	312,1	10,6%
TERAMO	232,1	262,1	12,9%
AScoli Piceno	182,1	212,1	16,5%
ANCONA	132,1	162,1	22,7%
SENIGALLIA	82,1	112,1	36,6%
MACERATA AP	32,1	62,1	93,8%

**IN BREVE**

**Per un anno**  
Piacere di crescere  
La Casa e l'Export

Con la caduta del tasso di cambio, il settore delle esportazioni ha registrato un forte impulso. Il risultato migliore è quello del Friuli Venezia Giulia con l'aumento sostenuto del Sistema casa. Bene l'aggregamento spirito del Prosciutto di San Daniele

**IN BREVE**

**Per un anno**  
Piacere di crescere  
La Casa e l'Export

Con la caduta del tasso di cambio, il settore delle esportazioni ha registrato un forte impulso. Il risultato migliore è quello del Friuli Venezia Giulia con l'aumento sostenuto del Sistema casa. Bene l'aggregamento spirito del Prosciutto di San Daniele



# L'avvisatore Marittimo

Trieste

## THE PRESIDENT OF THE PORT SYSTEM AUTHORITY OF THE EASTERN ADRIATIC SEA

### Trieste must focus on exporting Italy's brilliant agrofoods

Zeno D'Agostino: A large refrigerated warehouse for this type of traffic within the new Free Economic Zone

NOT JUST incoming goods, but also, and especially, outbound products, the ones that represent some of the best products Italy has to offer. The port of Trieste, says its president, Zeno D'Agostino, is aiming at becoming the reference gateway for the export of food products that represent the best of Italy's North East, and which are sought all over the world. According to the leader of the Port System Authority of the Eastern Adriatic Sea, a decisive development in this type of traffic will be reached in the coming months, as a new logistics and industrial centre, adjacent to the port, comes into full operation, injecting new life to Trieste's port. In recent days, in fact, a decisive step forward has been taken in the process of moving the legal FEZ status to the Bagnoli della Rosandra location, in the area owned by Trieste Interport. It was a preliminary measure, but an essential one in preparation for the operational start of activities at the Trieste Interport: The procedure, said D'Agostino, provides for the Free Zone designation to be moved, through a provision of the President of the Port System Authority, with the prior agreement of the Region, the municipalities involved, and all other participating entities. The Bagnoli della Rosandra facility, acquired by the Trieste Interporto from Wärtsila Italia in December 2017, for a total investment of about 21 million euro, includes an area of 240,000 square meters, of which 74,000 are covered, and includes a rail link with the Aquilinia train station. The acquisition was a response to Ferneti's lack of space in which to host logistic activities: The export of agrofood products will be a fastgrowing business line that will find new exclusive areas within these spaces that will be made available to port and logistics operators, continued the port's chief. In fact, in the next few days, the location will enjoy the benefits of the Free Economic Zone regime, even if the official inauguration of the facilities isn't scheduled until February. The interport has already been operating in the new warehouses since June 2018, as further traffic was picked up, and with the start of handling and storage operations in support of local industry. To date, even before the new designation comes into force, 37,000 tons of goods have been moved already. A part of the covered areas will also be equipped with a refrigerated warehouse, with a first unit offering a 20,000pallet capacity, to support both the export of regional products, and the import of perishable products, for distribution throughout Europe. The next step will involve making the rail link operational: The area is fully efficient thanks to the presence of the railway. The System Authority, in fact, is investing only where rail tracks are present, explains D'Agostino. Within the facility there is an internal rail link, which will be completely upgraded and connected to the Aquilinia station through a twokilometre stretch owned by Coselag, Trieste's local economic development consortium. Renovation work on the Aquilinia station will be carried out by Italy's rail infrastructure manager, RFI, with a total investment of around 17 million euro. With the end of the railway works, expected for the beginning of 2020, Aquilinia will become in effect the station of choice for the entire commercial port.

**SPECIAL FRESH FOOD LOGISTICS**  
**L'ESPRESSO MARITTIMO**

**THE HEAD OF HEALTHCARE AT GENOISE SHIPPERS' ASSOCIATION**  
**"Fruit and vegetable still evolves with the container"**  
Rossi (Spediporta): "Significant imbalance between inspections in Italian and foreign ports"

**THE PRESIDENT OF THE PORT SYSTEM AUTHORITY OF THE EASTERN ADRIATIC SEA**  
**"Trieste must focus on exporting Italy's brilliant agro-foods"**  
Zeno D'Agostino: "A large refrigerated warehouse for this type of traffic within the new Free Economic Zone"



# L'avvisatore Marittimo

Trieste

## IL PRESIDENTE DEL PORTO

### «Trieste pronta a investire sul freddo»

*D'Agostino: «Magazzino dedicato presso il Nuovo punto franco»*

NON SOLO merce in entrata ma anche e soprattutto prodotti in uscita, quelli che rappresentano l'eccellenza di una parte del territorio nazionale. Il porto di Trieste, dice il presidente Zeno D'Agostino, si candida a diventare il punto di riferimento «per le esportazioni dei prodotti alimentari che rappresentano il meglio del Nord Est e che sono richiesti in tutto il mondo». Secondo il numero uno dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, uno sviluppo decisivo a questo tipo di traffico arriverà nei prossimi mesi dopo l'entrata in funzione a pieno regime del nuovo «polo retroportuale logistico e industriale che darà nuova linfa allo scalo giuliano». Nei giorni scorsi infatti è stato fatto un passo in avanti decisivo nell'iter di spostamento del regime giuridico di punto franco presso Bagnoli della Rosandra nell'area di proprietà dell'Interporto di Trieste con la firma tra Authority, la Prefettura di Trieste, la Regione Friuli Venezia Giulia, i Comuni di Trieste e San Dorligo della Valle e il Consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana. Si è trattato di un atto propedeutico, ma fondamentale per arrivare alla partenza operativa delle attività in capo all'Interporto di Trieste: «La procedura spiega D'Agostino prevede che lo spostamento del punto franco avvenga con un provvedimento del presidente dell'Autorità di sistema portuale, previa intesa con la Regione, i Comuni coinvolti e tutte le altre istituzioni interessate. La struttura di Bagnoli della Rosandra, acquisita dall'Interporto di Trieste da Wärtsila Italia nel dicembre 2017, con un investimento totale di circa 21 milioni di euro, comprende un'area di 240 mila metri quadrati, di cui 74 mila coperti e include un raccordo ferroviario con la stazione di Aquilinia». L'acquisizione è nata da una carenza di spazi a Ferneti per ospitare attività logistiche: «Quello dell'export di prodotti agroalimentari prosegue il numero uno dello scalo sarà un business in forte crescita che potrà trovare nuove aree dedicate ad hoc in questi spazi che saranno a disposizione degli operatori portuali e della logistica». Entro pochi giorni infatti il comprensorio godrà dei benefici del regime di punto franco, anche se l'inaugurazione ufficiale delle strutture è prevista per il mese di febbraio. L'interporto sta già operando nei nuovi magazzini da giugno 2018 con l'acquisizione di ulteriori traffici e l'avvio di operazioni di movimentazione e deposito a supporto dell'industria locale. Ad oggi, ancor prima dell'introduzione del nuovo regime, sono già state movimentate 37 mila tonnellate di merce. Una parte delle aree coperte verrà inoltre attrezzata come magazzino refrigerato con una prima unità di 20 mila posti pallet, sia a supporto dell'export dei prodotti regionali, sia per l'import di prodotti deperibili in distribuzione in tutta Europa. Lo step successivo sarà rendere operativa la parte ferroviaria. «L'area è completamente efficiente proprio grazie alla presenza della ferrovia. L'Autorità di sistema, infatti, investe solo dove vi è la presenza di binari», spiega D'Agostino. Nel comprensorio esiste un raccordo ferroviario interno, che sarà completamente rimesso a nuovo e allacciato alla stazione di Aquilinia tramite una bretella di due chilometri di proprietà di Coselag, il Consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana. I lavori di riattivazione della stazione di Aquilinia saranno invece portati avanti da Rfi, con un investimento totale di circa 17 milioni di euro. Con la fine dei lavori ferroviari, previsti entro l'inizio del 2020, Aquilinia diventerà a tutti gli effetti la stazione di riferimento per tutto il porto industriale.



## La Cina è un' opportunità per l' Europa ma per coglierla serve una strategia

*È un Paese che galoppa a velocità straordinaria. Snaidero: cresce sempre più la domanda di prodotti del made in Italy*

Elena Del GiudiceUDINE. La Cina? Una minaccia, innegabilmente. E i numeri snocciolati da Jiang Xiaodong, vicedirettore China Metallurgical Industry Planning and Research Institute, nel corso dell' evento Top 500 svoltosi ieri sera nella sede del Messaggero Veneto, rispetto al «cambiamento d' epoca» in atto e citato dall' ambasciatore italiano Francesco Sequi, lo confermano. Ma anche un' opportunità per le imprese italiane in generale del Friuli Venezia Giulia in particolare. A patto che «riusciamo a fare sistema», è stata l' esortazione di Anna Mareschi Danieli, nella doppia veste di imprenditrice e di presidente di Confindustria Udine, nel corso della tavola rotonda moderata dal direttore del Messaggero Veneto Omar Monestier.

Il capannone che ospitava la rotativa del quotidiano, è stata la location per la presentazione di Top 500, la pubblicazione dedicata alle prime 500 aziende del Fvg realizzata dal Messaggero Veneto in collaborazione con PwC e Fondazione Nordest, ad una platea di rappresentanti del mondo imprenditoriale e istituzionale della regione, e tra questi l' assessore alle Attività produttive Sergio Emilio Bini, l' amministratore delegato del Gruppo Gedi, Laura Cioli, il consigliere delegato Fabiano Begal.

«Da soli non possiamo fare nulla. Solo la dimensione europea è in grado di farlo. E da sempre, come Confindustria, rilanciamo la necessità di una strategia europea e, quindi, di più Europa. Se non riusciremo a fare sistema - avverte Mareschi Danieli - non solo non saremo in grado di competere ma finiremo con il soccombere».

Per fare sistema gli imprenditori «dovrebbero rinunciare al loro individualismo», limite individuato da Massimo Paniccia, presidente della Solari e di Confapi, perché «è la generosità che fa vedere il futuro», non il rinchiudersi in se stessi. Che è stato uno dei talloni d' Achille del Distretto della Sedia. È anche vero che la Cina non è mercato per tutti. Non lo è mai stato per la Solari, «specializzata in prodotti unici, non di serie, che non si adatterebbero al mercato cinese. Questo non vuol dire - ha proseguito Paniccia - che non ci siano imprese o imprenditori che possano farlo, muovendosi con attenzione». Infine un suggerimento: «Qualunque impresa deve saper fare bene il proprio prodotto o può conquistare mercati con un prodotto che oggi non c' è. Sicuramente non deve insegnare ad altri come farlo».

E il problema delle copie, dei falsi made in Italy, è stato un ostacolo per i pionieri dell' export verso quel Paese, come ha ricordato Roberto Snaidero, imprenditore, oggi presidente di Federlegno Cina, "inventore" del Salone del Mobile Shanghai, evento oggi di straordinario successo al quale, dopo la timida adesione «di sei imprese su 200 associate degli esordi, siamo arrivati alle 110 che hanno partecipato all' ultima edizione. Ovviamente - avverte - chi vuole approcciare quel mercato, deve essere in grado di difendere il proprio prodotto attraverso i sistemi di protezione brevettuale internazionale».

Il Fvg ha un' infrastruttura privilegiata non solo per l' ingresso delle merci nel Paese, ma anche per la loro uscita. Da e verso la Cina, e non solo: il Porto di Trieste. Un porto che Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità Portuale** Alto Adriatico, definisce «non italiano» per alcune peculiari caratteristiche. Come i 18 metri di pescaggio che lo rendono l' unico porto in grado di consentire l' attracco di tutte le tipologie di navi esistenti al mondo. «È un Porto nel quale il 90% delle merci in transito non è riservato al mercato nazionale - ha ricordato D' Agostino -, e ha un traffico ferroviario in crescita esponenziale (9.700 i treni transitati nel 2018)» che consentono il trasferimento dei prodotti dalla Turchia alla Gran Bretagna, ma anche verso Polonia e Ungheria, divenute vere e proprie piattaforme produttive di investitori stranieri nell' Est Europa. Mettere in rete autoporti, interporti e porto, «significa connettere il sistema industriale del Friuli Venezia Giulia - ha indicato la via D' Agostino - e renderlo più competitivo». Insieme, ovviamente, «agli investimenti che servono nelle infrastrutture di terra» ha aggiunto Mareschi Danieli, rilanciando un tema caro agli industriali. «La connessione autostradale con la Pedemontana Veneta - ha chiarito - è un' opera strategica che consentirà alle realtà industriali della regione di non venire tagliate fuori».



Tornando alla Cina, «l' Italia - ha spiegato Snaidero - ha una straordinaria opportunità di aggredire quel mercato. Non dimenticherei i 100 milioni di nuovi ricchi cinesi che non vogliono, a casa loro, le copie del made in Italy, ma gli originali.

E il made in Italy - ha aggiunto - è il primo brand in assoluto al mondo».

Non dimenticando che il settore del mobile arredamento è in vetta per quota di export: il 22% delle vendite italiane in Cina appartiene infatti a questo comparto.

Si va in Cina per aumentare quote di mercato, e anche per restare competitivi nel mondo. È stata la scelta del Gruppo Danieli, compiuta nel lontano 1979, che ha insediato due centri produttivi, oggi concentrati in uno, che fatturano 250 milioni di euro con 1.200 dipendenti, il 95% dei quali cinesi.

«Scegliere di essere presenti in quel Paese è stata la risposta alla necessità di migliorare la competitività del Gruppo. La competitività di un' azienda come Danieli - ha spiegato Anna Mareschi Danieli - dipende dal prezzo, da tecnologia e innovazione e dal servizio post vendita. Fattori che richiedono investimenti: mantenere la posizione di leadership mondiale vale 200 milioni l' anno. La composizione del costo del prodotto è ripartita tra il 70% delle materie prime, il 20% dalla trasformazione e il 10% dal lavoro. L' Italia, sappiamo, materie prime non ne ha e certamente non è competitiva sul fronte energetico. Da qui la Cina».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

## Traffico in crescita e 2018 da record per il porto di Trieste

maurizio de cesare

30 gennaio 2019 Crescita costante e chiusura d'anno ancora da record per i traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che include i porti di Trieste e Monfalcone. Assieme i due scali hanno movimentato più di 67 milioni di tonnellate: 62.700.000 a Trieste e 4.500.000 a Monfalcone. Il risultato costituisce il nuovo record storico per Trieste che si conferma primo scalo d'Italia guardando ai volumi totali con un aumento del +1,20% rispetto al 2017, anno in cui aveva chiuso con quasi 62 milioni di tonnellate. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 TEU con un incremento del +18 % sul 2017, e +49% sul 2016. Inoltre sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%). Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1 %) e per il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rifuse solide (+1,60%). Ma il successo dello scalo si riflette soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si conferma primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018 sono stati sfiorati i 10.000 treni, con un incremento del +12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. La performance del trasporto su ferro va di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale: basti pensare che i treni movimentati nell'anno appena concluso corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada.

Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente clientelista sono condivisi con Google, in modo da permettere alle parti che nelle prestazioni di servizi, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e creare e controllare eventuali profili.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONTATTI - LAURA CONI - LISTINO

### Traffico in crescita e 2018 da record per il porto di Trieste

Analizza di recente - 02 00:00 - 96/0

20 gennaio 2019 - Crescita costante e chiusura d'anno ancora da record per i traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che include i porti di Trieste e Monfalcone. Assieme i due scali hanno movimentato più di 67 milioni di tonnellate: 62.700.000 a Trieste e 4.500.000 a Monfalcone. Il risultato costituisce il nuovo record storico per Trieste che si conferma primo scalo d'Italia guardando ai volumi totali con un aumento del +1,20% rispetto al 2017, anno in cui aveva chiuso con quasi 62 milioni di tonnellate.

I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 TEU con un incremento del +18 % sul 2017, e +49% sul 2016. Inoltre sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%).

Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1 %) e per il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rifuse solide (+1,60%).

Ma il successo dello scalo si riflette soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si conferma primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018 sono stati sfiorati i 10.000 treni, con un incremento del +12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. La performance del trasporto su ferro va di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale: basti pensare che i treni movimentati nell'anno appena concluso corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada.

Categoria e numero articoli	Valore
ESCLUSIVA	11.000
REPORTAGE	10.000
ANALISI E TRASPARENZA	10.000
INFRASOTTILE	10.000
SAVIA	10.000
PIRELLA GÖTTSCHE LOWE	10.000
CLUB	10.000
GRUPPO - FINCO	10.000

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

## Mose, nel piano un anno di test «Ma è ora di scegliere chi lo guiderà»

Dopo 16 anni posate tutte le dighe. Il fine lavori s'avvicina e la gestione è un rebus

Monica Zicchiero

VENEZIA Alle 11,32 l'ultima paratoia della barriera di Lido Sud è stata messa in tensione e da ieri le quattro schiere di 78 dighe mobili sono ufficialmente completate. Il Mose è adesso una macchina che ha tutte e quattro le ruote ma per farla funzionare a dovere manca il motore, vale a dire il sistema elettromeccanico che fa sollevare e abbassare la barriera di Treporti e che va installato anche alle bocche di porto di Chioggia e Malamocco. E, soprattutto, manca il conducente.

Il governo non ha ancora deciso chi sarà l'autorità, l'impresa o la cabina di regia che deciderà di schiacciare il «bottono rosso» che fa alzare i giganti gialli in caso la marea minacci di superare i 110 centimetri. Per ora ci pensano il Consorzio Venezia Nuova, che gestirà la fase di funzionamento sperimentale fino al 31 dicembre 2021, e il Provveditorato Interregionale alle opere pubbliche. Le prime prove partiranno subito. «Procederemo dalla prima decina di febbraio a fare tutti i test di sollevamento delle barriere, con le tarature delle strumentazioni, a partire dalla bocca di Treporti, scendendo fino a Chioggia - annuncia il commissario del Cvn Francesco Ossola - Nella prima fase si procederà in manuale, in modo da avviare poi il funzionamento in automatico. Per la fine di quest'anno completeremo tutti i test funzionali».

Le prove potrebbero anche comprendere aperture parziali delle dighe ma il costo dei test fatti a mosaico per vedere il grado di protezione con una sola barriera o con solo metà delle dighe alzate crescerebbe di 6,7 milioni di euro. Il Provveditore alle opere Pubbliche Roberto Linetti ha chiesto che la prima prova generale delle paratoie sia effettuata all'inizio della primavera, la seconda prima dell'estate e la terza nel secondo semestre dell'anno e che ai test siano invitati esperti internazionali di sistemi di difesa dalle acque in modo da fornire spunti e approcci nuovi ai problemi di gestione e manutenzione. I tecnici interni per ora se la sono cavata da soli: riparato il «jack-up» (la speciale nave che toglie e rimette in sede le paratoie) e posata l'ultima diga, l'ingegnere Ossola parla di «funzionamento perfetto». «Tutte le operazioni sono state fatte con personale dipendente e tecnici del Consorzio Venezia Nuova e di Comar, senza alcun ausilio esterno - ricorda - Un team di persone molto giovani che hanno acquisito un know how e delle prospettive future. È un patrimonio di conoscenza a disposizione per il futuro».

Ossola e il collega commissario Giuseppe Fiengo stanno riorganizzando i 265 lavoratori e gli uffici di Consorzio, Comar e Thetis in modo che la macchina Mose possa funzionare a prescindere da chiunque sia a prendere le redini dal 1° gennaio 2022, offrendo una struttura che ha esperienza e competenze e in grado di effettuare un eventuale passaggio di consegne.

A chi toccherà la gestione è domanda al momento senza risposta. La commissione Ambiente della Camera avrà modo di farsi un'idea tra tre settimane, quando sarà in missione ai cantieri del Mose. «Ho proposto la missione per fare il punto della situazione: sarebbe bello sapere che idea hanno la Lega e il Movimento Cinque Stelle come gestire il Mose e finanziare la manutenzione», osserva il deputato Pd Nicola Pellicani. Sono 100 milioni di euro all'anno solo per il Mose. Pellicani ha presentato una proposta di legge per la costituzione di una sorta di agenzia per la gestione tra ministero dell'Ambiente, Provveditorato, Regione, Città Metropolitana e Regione: «Non si può scaricare l'onore e l'onere solo sul Comune di Venezia, non sarebbe giusto perché è un'opera che pagano tutti gli italiani. Ma ad ora pare che il governo non voglia metterci la faccia». Forse perché il Mose è stato il padre di tutte le tangenti. «Sarebbe ipotizzabile una struttura che sia sotto il controllo del governo, più che del livello locale - dice il deputato della Lega Sergio Vallotto - Ovviamente servono le competenze e l'esperienza di chi attualmente gestisce e un periodo di transizione sarà quantomeno necessario. Ma dopo lo scandalo Mose sono dell'idea che sia necessario dare una svolta: è presto per decidere ma non mi dispiacerebbero figure nuove e di alto profilo».





# Il Gazzettino

Venezia

## Posata l' ultima paratoia del Mose «Entro la fine del 2019 si solleverà»

Entro la fine del 2019 il Mose completerà la fase di taratura e dei test di sollevamento «manuale» delle paratoie, per poi essere pronto al passaggio «in automatico» - e quindi pienamente operativo - della gestione delle dighe mobili. Lo ha detto il prof. Francesco Ossola, uno dei due commissari del Consorzio Venezia Nuova, che ieri ha completato la posa delle 78 barriere mobili con l' ultima, nella bocca di **Porto** di Lido San Nicolò.

**Attualità** G 31 gennaio 2019

### Evaso dagli arresti, trovato dopo 7 anni in Thailandia

► Daniele Lollo, trevigiano di 52 anni, era accusato di spaccio di droga  
► Rinnuciatosi a Paleri grazie al telefono, ora è rinchiuso nel carcere di Bangkok

**A Campobasso**  
**Detenuto scappa dal cancello**

**LA LEGGE È UGUALE**

**Sesso gay in cambio di carriera in Regione**

**Fiancata l'ultima paratoia del Mose**  
«Entro la fine del 2019 si solleverà»

**TUTTI GLI INTERESSATI DALLI FIANCATI HANNO ESORTATO LA STESSA RUSSONI DEL FATTO**

# Il Secolo XIX

Venezia

Dopo 16 anni e sei miliardi spesi, bisogna ancora eseguire i test per verificarne il funzionamento

## Installata anche l' ultima paratia a Venezia Ma il Mose rimane una grande incompiuta

Alberto Vitucci / VENEZIA Tutte le paratoie del Mose in fondo alla laguna di Venezia.

L' ultima, alla bocca di porto del Lido -San Nicolò, è stata agganciata alle 11.30 di ieri mattina. A più di mezzo secolo dall' alluvione del 1966 , trent' anni dopo la presentazione del prototipo a San Marco e cinque anni dopo lo scandalo tangenti, la prima fase della costruzione del Mose, grande opera contestata da quasi sei miliardi di euro, può dirsi conclusa.

Settantotto grandi paratoie di metallo sono fissate adesso nei cassoni in calcestruzzo sui fondali delle tre bocche di **porto** che mettono in comunicazione la laguna con il mare. Dovranno sollevarsi in caso di acqua alta eccezionale, riempite di aria compressa.

Ma il lavoro, cominciato nel 2003 e costato fin qui 5.840 milioni di euro, non è affatto concluso. Perché adesso comincia la fase dei test e delle «movimentazioni» per vedere se il sistema funziona. L' ultima prova, due anni fa a Treporti, aveva dato esito negativo. Le paratoie si erano sollevate, ma non erano più tornate al loro posto, per l' accumulo imprevisto dei sedimenti.

Altre criticità scoperte in questi anni non sono ancora risolte. Come la corrosione delle cerniere, parti vitali del sistema che tengono agganciate le paratoie al fondale, i buchi nelle tubature sott' acqua, l' accumulo di sabbia negli ingranaggi. La vori di urgenza che costeranno 100 milioni di euro.

Ma gli amministratori straordinari che dopo lo scandalo delle tangenti governano il Consorzio Venezia Nuova, segnano un punto a loro favore. «Nonostante le traversie del passato, il funzionamento è perfetto ha commentato Francesco Ossola - Entro la fine del 2019 sarà completata la fase di taratura con i test di sollevamento». Secondo il cronoprogramma del ministero delle Infrastrutture, la conclusione dei lavori del Mose.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## Paratoie del Mose conclusa la posa delle barriere in fondo alla laguna

Alle 11.30 di ieri mattina l'ultimo aggancio sott'acqua Il commissario Ossola: «Entro l'anno i test di sollevamento»

Alberto Vitucci Alle 11.30 di ieri mattina con l'ultimo «aggancio dei tensionatori», l'operazione si è ufficialmente conclusa. Tutte le 78 paratoie del Mose sono adesso in fondo alla laguna.

Le barriere mobili completate, e pronte a cominciare le prove e le «movimentazioni». «Entro la fine del 2019», ha commentato soddisfatto il commissario Francesco Ossola, «sarà completata la fase di taratura e dei test di sollevamento manuale».

L'ultima delle venti paratoie della barriera di Lido sud-San Nicolò era stata calata sul fondale della laguna alle 5 del mattino di mercoledì.

Orario stabilito dai sommozzatori per le condizioni ideali di vento e marea. L'ingegnere Francesco Zago, direttore anche delle operazioni di posa a Malamocco, lo scorso anno, e l'ingegnere Tommaso Gastaldi, comandante del «jack-up», la nave attrezzata finalmente rimessa in piedi dopo sei anni di guai, hanno festeggiato il traguardo raggiunto. Le venti paratoie del Lido sono state sistemate a partire dal 13 settembre, in media una alla settimana.

L'ultima era quella centrale, a chiudere la barriera a sud dell'isola artificiale. Ai lati di ogni paratoia sono state installate due telecamere, che dovranno far sapere lo stato di salute dell'apparato sott'acqua. Nel settembre dell'anno scorso era cominciata la posa delle 18 paratoie della bocca di porto di Chioggia, nell'estate del 2017 Malamocco. La prima barriera a essere posata era stata quella di Treporti (21 paratoie, le più piccole della serie perché posizionate nei bassi fondali, solo sei metri di profondità), quelle che hanno avuto i maggiori problemi dopo la prima movimentazione, due anni fa. Alcune infatti non sono più tornate nei loro alloggiamenti.

Adesso la priorità individuata dal Consorzio è proprio quella di far «ripartire» la barriera bloccata. Nelle prossime settimane saranno sostituite le alette danneggiate, ripulite le basi e rimesse in posizione le paratoie di Treporti. Poi in primavera ci sarà il primo vero test. Con il sollevamento della schiera di Lido, quella ultimata ieri.

Sarà utilizzato l'impianto provvisorio, dal momento che per gli altri la realizzazione, affidata con gara d'appalto, procede con qualche ritardo. Con la posa dell'ultima paratoia delle 78 previste in laguna si conclude dunque una fase importante dei lavori della grande opera, travolta nel 2014 dallo scandalo delle tangenti. Ma la fine è ancora lontana. Si dovranno infatti sistemare le tante criticità rilevate in questi anni. I buchi sulle tubature a Malamocco, le ossidazioni dei metalli, la corrosione degli steli e dei tensionatori delle cerniere. E la mancata manutenzione.

Scade oggi il termine ultimo per presentare domande per il bando lanciato dal Consorzio sulla manutenzione delle paratoie di Treporti. 18 milioni di euro per la rimozione e sostituzione delle paratoie incastrate e per la pulizia dei cassoni da sedimenti e detriti. Altra gara annunciata, ma non ancora avviata, quella per sostituire gli elementi «ammalorati», le parti attaccate dalla corrosione e gli acciai non corrispondenti a quelli previsti dal progetto.

Ma Ossola è fiducioso. «Nonostante le traversie del passato», dice, «il funzionamento è perfetto. Le operazioni sono state fatte con personale dipendente e tecnici del Consorzio Venezia Nuova e di Comar, senza alcun ausilio esterno. Un team di persone molto giovani che hanno acquisito un know-how e delle prospettive future. È un patrimonio di conoscenza a disposizione per il futuro».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

**VENEZIA**

### Paratoie del Mose conclusa la posa delle barriere in fondo alla laguna

Alle 11.30 di ieri mattina l'ultimo aggancio sott'acqua Il commissario Ossola: «Entro l'anno i test di sollevamento»

**LA FINE DELLE 78 PARATOIE INSTALLATE. Adesso le riparazioni**

**EmmeEnne S.r.l.**  
Costruzioni e Manutenzioni Navali  
Progettiamo il mare...

EmmeEnne S.r.l.  
Costruzioni e Manutenzioni Navali  
Progettiamo il mare...

Progettazione Impianti Tecnologici per l'Industria

Sel. 041 89 00 827 - Fax 041 54 70 882  
www.emmeenne.it



# La Stampa

Venezia

Dopo 16 anni e sei miliardi spesi, bisogna eseguire i test per verificarne il funzionamento Restano dubbi tecnici e molte delle criticità scoperte ultimamente non sono state risolte

## Installata anche l' ultima paratia a Venezia Ma il Mose rimane una grande incompiuta

ALBERTO VITUCCI

Tutte le paratoie del Mose in fondo alla laguna di Venezia.

L' ultima, alla bocca di porto del Lido-San Nicolò, è stata agganciata alle 11.30 di ieri mattina. A più di mezzo secolo dall' alluvione del 1966 , trent' anni dopo la presentazione del prototipo a San Marco e cinque anni dopo lo scandalo tangenti, la prima fase della costruzione del Mose, grande opera contestata da quasi sei miliardi di euro, può dirsi conclusa.

Settantotto grandi paratoie di metallo sono fissate adesso nei cassoni in calcestruzzo sui fondali delle tre bocche di porto che mettono in comunicazione la laguna con il mare.

Dovranno sollevarsi in caso di acqua alta eccezionale, riempite di aria compressa.

Ma il lavoro, cominciato nel 2003 e costato fin qui 5840 milioni di euro, non è affatto concluso. Perché adesso comincia la fase dei test e delle «movimentazioni» per vedere se il sistema funziona. L' ultima prova, due anni fa a Treponti, aveva dato esito negativo. Le paratoie si erano sollevate, ma non erano più tornate al loro posto, per l' accumulo imprevisto dei sedimenti.

Altre criticità scoperte in questi anni non sono ancora risolte. Come la corrosione delle cerniere, parti vitali del sistema che tengono agganciate le paratoie al fondale, i buchi nelle tubature sott' acqua, l' accumulo di sabbia negli ingranaggi. Lavori di urgenza che costeranno 100 milioni di euro. Ma gli amministratori straordinari che dopo lo scandalo delle tangenti governano il Consorzio Venezia Nuova, segnano un punto a loro favore. «Nonostante le traversie del passato, il funzionamento è perfetto - ha commentato Francesco Ossola - Entro la fine del 2019 sarà completata la fase di taratura con i test di sollevamento». Secondo il cronoprogramma del ministero delle Infrastrutture, la conclusione dei lavori del Mose è prevista per il 31 dicembre del 2021. Per quella data il sistema di dighe mobili che dovrebbe proteggere Venezia dalle acque alte eccezionali dovrà essere collaudato e funzionante. Restano dubbi tecnici, come il comportamento delle paratoie in caso di eventi meteo eccezionali e la durata del sistema sott' acqua. Proprio a causa di importanti mareggiate alcune parti del Mose sono state danneggiate al Lido e a Malamocco. Come la diga foranea di protezione (lunata) a San Nicolò, le porte della conca di navigazione costata 600 milioni di euro a Malamocco. Una lunga serie di inadempienze per cui sono ancora in corso diffide e cause civili tra il Consorzio, le sue grandi azioniste (Mantovani, Gif Fincosit e Condotte) e i progettisti della Technital. Un sistema fondato sul monopolio assoluto, quello delle imprese del Mose. Improvvisamente crollato nel 2014, con l' inchiesta della Procura veneziana che aveva portato in carcere 35 persone, tra cui alti dirigenti dello Stato e presidenti del Magistrato alle Acque. Sistema inventato da Giovanni Mazzacurati, presidente e fondatore del Consorzio, il primo a essere arrestato con l' accusa di turbativa d' asta, poi il supertestimone della grande inchiesta. Fondato sugli «extracosti» e sui fondi neri accantonati per pagare funzionari dello Stato, tecnici, politici. Adesso si discute del futuro del Mose. La sua gestione e manutenzione costerà non meno di 100 milioni l' anno. A occuparsene dovrà essere una Agenzia con il ministero delle Infrastrutture, Regione e Città metropolitana. Ma di questo ancora nulla si sa. Adesso, posate le paratoie, si lavora per concludere il Mose. Obiettivo del governo e anche dell' Anac del presidente Cantone, che aveva nominato quattro anni fa i commissari per «concludere l' opera e garantire la legalità». BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



## Porti: altre 4 nuove gru sbarcate a Vado Ligure

Mezzi della cinese Zpmc per il nuovo terminal container

(ANSA) - GENOVA, 30 GEN - Sono sbarcate alla piattaforma container di Vado Ligure altre 4 nuove gru da piazzale automatizzate Armg (automated rail mounted gantry), costruite dal produttore cinese Zpmc. La nave su cui hanno viaggiato aveva provato ad attraccare al terminal savonese lunedì, rinunciando a causa del maltempo. Dopo una notte passata in rada è stato quindi tentato un secondo attracco, questa volta con esito positivo. Le 4 gru appena sbarcate si aggiungono ad altre 11 Armg dello stesso tipo già arrivate (una prima tranche da 6 unità ad aprile 2018 e una seconda tranche, da 4 pezzi, lo scorso dicembre), portando in totale a 14 la dotazione attuale di Automated Rail Mounted Gantry, che però diventeranno in tutto 21 una volta che Zpmc avrà ultimato le spedizioni. Oltre a questi mezzi di sollevamento, automatizzati e destinati a movimentare i container sui piazzali del nuovo terminal, la struttura sarà dotata anche di 4 gru Ship-to-Shore (quelle utilizzate per sbarcare i contenitori dalle **navi**): la prima è già arrivata mentre le altre 3 arriveranno la prossima primavera. Il nuovo terminal container di Vado Ligure - controllato dall' olandese Apm Terminals (parte del colosso danese Ap Moller-Maersk) col 50,1% e partecipata dai cinesi di Cosco (40%) e di Qingdao Port International Development (9,9%) - inizierà ad operare entro la fine del 2019 e avrà una capacità complessiva di 860.000TEUs, a cui si somma la capacità di 260.000 TEUs del vicino Reefer Terminal, anch' esso controllato da Apm Terminals. (ANSA).



## Giunte a Vado altre quattro gru ARMG per il nuovo container terminal di APM Terminals

Ieri nel porto di Vado Ligure sono state sbarcate altre quattro gru a cavalletto su guide di scorrimento che saranno utilizzate nella nuova piattaforma Vado Gateway dedicata al traffico dei container che è giunta ora al 77% circa della sua realizzazione e che sarà operata dalla società terminalista APM Terminals del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk. Con la consegna delle quattro Automated Rail Mounted Gantry (ARMG) è salito a 14 il numero delle gru di piazzale attualmente arrivate al terminal, che entrerà in funzione a fine anno.

The screenshot shows the inforMARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and inforMARE. The main headline reads: "Giunte a Vado altre quattro gru ARMG per il nuovo container terminal di APM Terminals". Below the headline, there is a sub-headline: "La piattaforma portuale entrerà in funzione a fine anno". The main text of the article is partially visible, starting with "Ieri nel porto di Vado Ligure sono state sbarcate altre quattro gru a cavalletto su guide di scorrimento che saranno utilizzate nella nuova piattaforma Vado Gateway dedicata al traffico dei container che è giunta ora al 77% circa della sua realizzazione e che sarà operata dalla società terminalista APM Terminals del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk." Below the text, there is a large red ABB logo. At the bottom of the screenshot, there is a search bar with the text "Cerca il tuo albergo" and a "Cerca" button. There are also navigation links for "Indice", "Prima pagina", and "Indice notizie".

# Informatore Navale

Savona, Vado

## APM Terminals Vado Ligure, consegnate altre 4 ARMG

Vado Ligure, 29 gennaio 2019 Sbarcate ieri a Vado Ligure altre 4 gru ARMG che andranno a operare sulla nuova piattaforma Vado Gateway, giunta ora al 77% circa della sua realizzazione. Con questa consegna, sono 14 le gru di piazzale attualmente arrivate al terminal, che entrerà in funzione a fine anno. Company Profile APM Terminals è una società multinazionale con sede centrale all'Aia, in Olanda, attiva nella gestione di terminal container. Fondata nel 2001 come divisione separata e indipendente dal Gruppo danese AP Moller-Maersk, marchio globale leader nei trasporti e nella logistica, APM Terminals è oggi tra le principali società terminalistiche a livello mondiale. Vanta una rete globale di 74 porti e terminal operativi, uniformemente distribuiti in 58 Paesi, che servono oltre 60 compagnie di navigazione, cinque ulteriori nuovi progetti in svipuppo e circa 22.000 dipendenti nel mondo. In Italia è rappresentata da APM Terminals Vado Ligure S.p.a., costituita nel 2008 a seguito dell'ottenimento del Contratto di Concessione dall'Autorità Portuale di Savona, per la progettazione, la costruzione e la gestione di un moderno terminal container nel porto di Vado Ligure, in provincia di Savona. Il nuovo terminal container sarà uno dei più tecnologicamente avanzati del mediterraneo, dotato di una banchina di 700 metri con pescaggio adatto per ospitare anche le mega navi di ultima generazione e sistemi di movimentazione automatizzati e all'avanguardia. L'obiettivo del terminal è diventare il gateway logistico ideale per il mercato regionale del Nord Italia e per il più vasto mercato del Centro Europa. Da agosto 2015 APM Terminals ha inoltre acquisito il totale controllo di Reefer Terminal S.p.a., società specializzata e leader incontrastata nell'area mediterranea nella movimentazione di merci refrigerate. Reefer Terminal, parte complementare ed integrante del nuovo sistema portuale in fase di sviluppo, rappresenta il primo terminal nel Mediterraneo per i traffici di frutta, passati dalle 85.000 tonnellate del 1982 alle 500.000 tonnellate degli ultimi anni. Reefer gestisce una superficie di 50.000 mq di area destinata allo stoccaggio e distribuzione della frutta e 24.000 mq di magazzino refrigerato. APM Terminals Vado Ligure e Reefer Terminal hanno oggi in organico circa 200 dipendenti, un numero destinato a crescere di pari passo con lo sviluppo della nuova piattaforma. APM TERMINALS VADO LIGURE SPA / REEFER TERMINAL SPA Scheda di sintesi Attività: Operatore logistico portuale Anno di inizio attività: APM Terminals Vado Ligure 2008 - Reefer Terminal 2015 Sede operativa: Vado Ligure (SV) Indirizzo internet: [www.apmterminals.com/en/operations/europe/vado-ligure](http://www.apmterminals.com/en/operations/europe/vado-ligure) Ownership Reefer Terminal: 100% APM Terminals Vado Holding BV (Soci: APM Terminals 50,1%, Cosco 40% e Quingdao 9,9%) Amministratore Delegato: APM Terminals Vado Ligure: Paolo Cornetto Capacità annuale/max del terminal: APM Terminals 860.000 TEUs Reefer Terminal 250.000 TEUs



# Informazioni Marittime

Savona, Vado

## Altre quattro gru di banchina a Vado Ligure

A un mese mezzo dall'arrivo della prima gru di banchina, sono sbarcate martedì nel porto di Savona, a Vado Ligure, altre quattro automated rail mounted gantry, facendo salire a 14 le gru di piazzale attualmente arrivate al terminal gestito da APM Terminals del gruppo Maersk che entrerà in funzione a fine anno. Sono alte 90 metri e pesanti 1,800 tonnellate. Hanno uno sbraaccio in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione twin lift e 100 in configurazione sotto gancio. Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato. Le sue dimensioni, unite a quelle dei fondali del terminal (da 16 a 23 metri) e a banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare, consentiranno di operare a Vado Ligure navi di ultima generazione. In totale a regime saranno ventuno le gru di piazzale utilizzate nel terminal.

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

Info cookie | Chiudi

Mostra maggiori informazioni

**INTEERSPED**  
Società specializzata

**Informazioni Marittime**

INFRASTRUTTURE

30/01/2019

Arrivati ai porti  
**Servizi On Line**  
Arrivi e partenze  
Bollettino Arrivatore Marittimo  
SCOPRI

A un mese mezzo dall'arrivo della prima gru di banchina, sono sbarcate martedì nel porto di Savona, a Vado Ligure, altre quattro automated rail mounted gantry, facendo salire a 14 le gru di piazzale attualmente arrivate al terminal gestito da APM Terminals del gruppo Maersk che entrerà in funzione a fine anno.

Sono alte 90 metri e pesanti 1,800 tonnellate. Hanno uno sbraaccio in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione twin lift e 100 in configurazione sotto gancio. Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato.

Le sue dimensioni, unite a quelle dei fondali del terminal (da 16 a 23 metri) e a banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare, consentiranno di operare a Vado Ligure navi di ultima generazione. In totale a regime saranno ventuno le gru di piazzale utilizzate nel terminal.

Condividi

TAG: MAERSK - GENOVA - PROJECT CARGO

Articoli correlati

- 400 milioni l'anno per le cyberattacchi marittime
- Porto di Trapani: treni e container da piazzale nel 2018
- Pescatori e DDT: il caso in corso per Ligabue

Innovating the future.  
BRISAN

Click&Boat

## IERI SONO SBARCATE LE ULTIME GRU

### Piattaforma Maersk di Vado, lavori al rush finale

Apm Terminals aggiorna il cronoprogramma: tre quarti di interventi finiti, prima nave in arrivo a fine 2019

ANTONIO AMODIO

Tre quarti della piattaforma contenitori a Vado Ligure sono ormai cosa fatta. Proprio in questi giorni Apm Terminals, la società che sta realizzando e che gestirà l'opera ha annunciato il raggiungimento di quota 77% sui lavori complessivi da terminare.

Ciò significa che, al netto dei collaudi di gru e altre apparecchiature, entro l'anno ci sarà come previsto la prima nave a banchina. E che le tempistiche siano nell'ordine di quanto precedentemente stabilito, lo si capisce anche dagli ultimi sbarchi di gru che si susseguono ormai quasi mensilmente nella rada di **Porto** Vado. Se ai primi di dicembre la cinese Zpcm che costruisce per Apm le gru, ne aveva mandate già 4 del tipo Armg da piazzale più una gru più grande Sts, proprio l'altro ieri, sempre dal Paese del Su - Est asiatico sono pervenute altre 4 gru Armg da piazzale per complessive 14 su 21 mezzi acquistati. Si tratta del terzo gruppo di gru in arrivo al terminal se si pensa che il primo invio c'era già stato lo scorso aprile con ben 6 gru da piazzale. Ma la vivacità che si sta percependo intorno alla multipurpose a pochi mesi ormai dal suo battesimo si percepisce anche da altri aspetti. Proprio oggi presso Assolombarda a Milano si terrà un meeting molto importante ed atteso per Apm che ne sarà gold sponor, ovvero il Forwarding&Shipping meet Industry 2019. Una delle vetrine nazionali ed internazionali più ambite del settore dello shipping.

Due le relazioni che i vertici di Apm porteranno nella sessione di oggi e che faranno capire agli operatori e ai possibili clienti del terminal in costruzione, i vantaggi di lavorarvi da fine anno.

La prima sarà affidata al managing director Paolo Cornetto, la seconda al direttore delle operazioni di Apm Raffaello Cioni. Sarà proprio questa due giorni a mettere le basi per quello che sarà il panorama degli sbarchi e dei volumi di scambio che la piattaforma potrà sviluppare e gestire nei prossimi anni. Vado a questo punto potrebbe davvero svolgere la funzione guida di "porta del Nord Ovest" e dei ricchi mercati del Nord Europa.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



## 4 nuove gru Armg all'Apm terminals di Vado Ligure

*La piattaforma Vado Gateway, al 77% della sua realizzazione entrerà in funzione a fine anno*

Giulia Sarti

VADO LIGURE Le ultime quattro gru di piazzale Armg (Automated rail mounted gantry), il secondo gruppo di mezzi di questo tipo giunte allo scalo, erano arrivate nel porto di Vado Ligure lo scorso Dicembre, dopo un viaggio di circa due mesi dalla Cina, per operare nel terminal container di Apm terminals. Lo sbarco, avvenuto insieme a quello di altre gru di banchina, aveva richiesto un paio di settimane, seguito poi da una serie di test. Ieri lo sbarco di altre 4 gru Armg destinate anch'esse alla nuova piattaforma Vado Gateway giunta ora al 77% circa della sua realizzazione. Questa ultima consegna fa salire a 14 il numero di gru di piazzale arrivate al terminal che entrerà in funzione a fine anno. Apm terminals Vado Ligure è nata proprio per progettare, costruire e gestire un terminal container moderno ed efficiente. Dotato di una banchina da 700 metri con pescaggio ottimale per le mega navi di ultimissima generazione e sistemi di movimentazione automatizzati e all'avanguardia, il nuovo sistema portuale si porrà sul mercato quale gateway logistico ideale per il mercato regionale del Nord Italia e per il mercato del Centro Europa.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with 'SPEDIZIONI', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads '4 nuove gru Armg all'Apm terminals di Vado Ligure'. Below the headline, a sub-headline states: 'La piattaforma Vado Gateway, al 77% della sua realizzazione entrerà in funzione a fine anno'. The article is dated 'Pubblicato 1 ora fa il giorno 30 Gennaio 2019' and is by 'Giulia Sarti'. There is a large image of a port terminal with cranes. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'registra!' button. Below the image, there are social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, Email, Print) and a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button. At the bottom of the article area, there are 'ARGOMENTI CORRELATI: APM TERMINALS, BERG'. On the right side of the page, there are sections for 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER', 'ULTIME POPOLARI VIDEO', and a list of related news items with small thumbnails.

# Press Mare

Savona, Vado

## APM Terminals Vado Ligure, consegnate altre 4 ARMG

Sbarcate ieri a Vado Ligure altre 4 gru ARMG che andranno a operare sulla nuova piattaforma Vado Gateway, giunta ora al 77% circa della sua realizzazione. Con questa consegna, sono 14 le gru di piazzale attualmente arrivate al terminal, che entrerà in funzione a fine anno.



# The Medi Telegraph

Savona, Vado

## Vado, arrivano altre quattro gru

di Giorgio Carozzi

Genova - Sbarcate ieri a Vado Ligure altre 4 gru ARMG che andranno a operare sulla nuova piattaforma Vado Gateway, giunta ora al 77% circa della sua realizzazione, come scrive Apm in una nota. Con questa consegna sono 14 le gru di piazzale attualmente arrivate al terminal, che entrerà in funzione a fine anno.



## Genova, grido di allarme di Fuori Muro: "A rischio la continuità aziendale"

*Fuori Muro (servizi di manovra ferroviaria nel porto di Genova): I lavori infrastrutturali a Voltri hanno causato gravi perdite per l'azienda, dal 21*

gennaio ad oggi, tali da metterne a rischio la continuità. Fuori Muro chiede a RFI e all' **Autorità portuale**: "Trovare al più presto soluzioni" oppure "provvedere al risarcimento". GENOVA - "Fuori Muro" società di gestione dei servizi di manovra ferroviaria del porto di Genova, fa sapere in una nota che "la recente ri-pianificazione del cantiere nello scalo di Voltri Mare che, dal 21 gennaio, causa interruzioni sui binari nelle fasce orarie notturne e nei fine settimana." mette gravemente a rischio la sopravvivenza aziendale. "Dal 21 gennaio l'operatività ha subito un crollo del 20%" - denuncia l'azienda guidata da Guido Porta e, qualora la situazione non dovesse cambiare si aprirebbero quindi nei prossimi mesi scenari ben peggiori. "Il piano iniziale dei lavori" - dichiara Porta - "prevedeva modalità di esecuzione che, pur limitando l'operatività ferroviaria, minimizzavano gli impatti negativi sulla circolazione e rappresentavano un compromesso sostenibile tra i disagi arrecati e i benefici attesi dal futuro potenziamento dello scalo cui gli interventi sono finalizzati". Fuori Muro nella nota spiega: "Il ritardo di circa un anno nell'avvio dei lavori, l'urgenza di rispettare la scadenza prevista per la loro ultimazione (dicembre 2019) e la scelta di operare tutte le notti anziché concentrare le attività del cantiere di domenica, hanno causato un impatto molto più rilevante sulle attività di movimentazione rispetto a quanto dapprima previsto. Inoltre, tale ri-pianificazione, che ha mutato del tutto lo scenario di riferimento, è stata comunicata all'azienda solo da poche settimane e al momento nessuna proposta alternativa tra quelle presentate da FuoriMuro è stata presa in considerazione. Secondo l'azienda la preoccupazione non riguarderebbe solo FuoriMuro, "già interessata da perdite per circa 600.000 euro a causa dell'interruzione dei traffici per 50 giorni per la tragedia di Ponte Morandi, ma metterebbe in ginocchio il trasporto ferroviario nel complesso, perché comporterà una migrazione dei flussi a favore del camion che potrebbero non essere facilmente riconquistati in seguito." A ciò va aggiunto che la schedulazione dei lavori prevede al momento oltre 15 giorni di chiusura totale della linea nel mese di ottobre, proprio quando i traffici raggiungono generalmente il loro picco, contrariamente alla richiesta di FuoriMuro di concentrare tale attività nel periodo estivo. Fuori Muro pur sottolineando l'importanza dei lavori di potenziamento di Voltri Mare, chiede a RFI e all' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Genova di "trovare al più presto soluzioni che consentano di trovare modalità di esecuzione dei lavori alternative o, in loro assenza, di provvedere al risarcimento per le perdite causate".

The screenshot shows a news article on the Corriere Marittimo website. The main headline is "Genova, grido di allarme di Fuori Muro: 'A rischio la continuità aziendale'". Below the headline is a photograph of a blue and white train with "FUORI MURO" written on its side. The article text is partially visible, starting with "Fuori Muro (servizi di manovra ferroviaria nel porto di Genova): I lavori infrastrutturali a Voltri hanno causato gravi perdite per l'azienda, dal 21 gennaio ad oggi, tali da metterne a rischio la continuità. Fuori Muro chiede a RFI e all'Autorità portuale: 'Trovare al più presto soluzioni' oppure 'provvedere al risarcimento'". To the right of the article, there are several advertisements, including one for Toremare, one for Aldo Spadoni (Agenzia Marittima), and one for CTN (Compagnie Tolleranze di Navigazione).

## FuoriMuro denuncia che lavori nel porto di Genova rischiano di mettere in pericolo la sopravvivenza dell'azienda

FuoriMuro, la società che svolge il servizio di manovra ferroviaria nel porto di Genova, ha denunciato che la continuità aziendale rischia di essere compromessa dalle conseguenze della recente ri-pianificazione del cantiere nel parco ferroviario di Voltri Mare, con lavori che consentiranno di prolungare i binari sino a 750 metri ma che dal 21 gennaio - ha spiegato l'azienda - causano interruzioni sui binari nelle fasce orarie notturne e nei fine settimana e hanno provocato un crollo del 20% dell'operatività, situazione che, se protratta fino alla fine del 2019 così come attualmente previsto, metterà a forte rischio la sopravvivenza dell'azienda. «Il piano iniziale dei lavori - ha precisato l'amministratore delegato di FuoriMuro, Guido Porta - prevedeva modalità di esecuzione che, pur limitando l'operatività ferroviaria, minimizzavano gli impatti negativi sulla circolazione e rappresentavano un compromesso sostenibile tra i disagi arrecati e i benefici attesi dal futuro potenziamento dello scalo cui gli interventi sono finalizzati». L'azienda ha specificato che tuttavia, a causa del ritardo di circa un anno nell'avvio dei lavori e dell'urgenza di rispettare la scadenza prevista per la loro ultimazione (dicembre 2019), la scelta di operare tutte le notti anziché concentrare le attività del cantiere di domenica hanno determinato un impatto molto più rilevante sulle attività di movimentazione rispetto a quanto dapprima previsto. FuoriMuro ha evidenziato che, inoltre, tale ri-pianificazione, che ha mutato del tutto lo scenario di riferimento, è stata comunicata all'azienda solo da poche settimane e al momento nessuna proposta alternativa tra quelle presentate dalla società è stata presa in considerazione. Ricordando che FuoriMuro è già interessata da perdite per circa 600.000 euro a causa dell'interruzione dei traffici per 50 giorni per la tragedia di Ponte Morandi, la società ha sottolineato che tale situazione mette in ginocchio il trasporto ferroviario nel complesso perché comporterà una migrazione dei flussi a favore del camion che potrebbero non essere facilmente riconquistati in seguito. A ciò - ha rilevato inoltre l'azienda - va aggiunto che la schedulazione dei lavori prevede al momento oltre 15 giorni di chiusura totale della linea nel mese di ottobre, proprio quando i traffici raggiungono generalmente il loro picco, contrariamente alla richiesta di FuoriMuro di concentrare tale attività nel periodo estivo. FuoriMuro, specificando che l'azienda ritiene comunque che i lavori di potenziamento di Voltri Mare siano importanti e auspicabili, ha reso noto di aver chiesto sia a Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che direttamente al proprio committente, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, di trovare al più presto soluzioni che consentano di trovare modalità di esecuzione dei lavori alternative o, in loro assenza, di provvedere al risarcimento per le perdite causate.



30 gennaio 2019

FuoriMuro denuncia che lavori nel porto di Genova rischiano di mettere in pericolo la sopravvivenza dell'azienda

La società critica le modalità di programmazione del cantiere del parco ferroviario di Voltri Mare

FuoriMuro, la società che svolge il servizio di manovra ferroviaria nel porto di Genova, ha denunciato che la continuità aziendale rischia di essere compromessa dalle conseguenze della recente ri-pianificazione del cantiere nel parco ferroviario di Voltri Mare, con lavori che consentiranno di prolungare i binari sino a 750 metri ma che dal 21 gennaio - ha spiegato l'azienda - causano interruzioni sui binari nelle fasce orarie notturne e nei fine settimana e hanno provocato un crollo del 20% dell'operatività, situazione che, se protratta fino alla fine del 2019 così come attualmente previsto, metterà a forte rischio la sopravvivenza dell'azienda.

«Il piano iniziale dei lavori - ha precisato l'amministratore delegato di FuoriMuro, Guido Porta - prevedeva modalità di esecuzione che, pur limitando l'operatività ferroviaria, minimizzavano gli impatti negativi sulla circolazione e rappresentavano un compromesso sostenibile tra i disagi arrecati e i benefici attesi dal futuro potenziamento dello scalo cui gli interventi sono finalizzati». L'azienda ha specificato che tuttavia, a causa del ritardo di circa un anno nell'avvio dei lavori e dell'urgenza di rispettare la scadenza prevista per la loro ultimazione (dicembre 2019), la scelta di operare tutte le notti anziché concentrare le attività del cantiere di domenica hanno determinato un impatto molto più rilevante sulle attività di movimentazione rispetto a quanto dapprima previsto. FuoriMuro ha evidenziato che, inoltre, tale ri-pianificazione, che ha mutato del tutto lo scenario di riferimento, è stata comunicata all'azienda solo da poche settimane e al momento nessuna proposta alternativa tra quelle presentate dalla società è stata presa in considerazione.

Ricordando che FuoriMuro è già interessata da perdite per circa 600.000 euro a causa dell'interruzione dei traffici per 50 giorni per la tragedia di Ponte Morandi, la società ha sottolineato che tale situazione mette in ginocchio il trasporto ferroviario nel complesso perché comporterà una migrazione dei flussi a favore del camion che potrebbero non essere facilmente riconquistati in seguito. A ciò - ha rilevato inoltre l'azienda - va aggiunto che la schedulazione dei lavori prevede al momento oltre 15 giorni di chiusura totale della linea nel mese di ottobre, proprio quando i traffici raggiungono generalmente il loro picco, contrariamente alla richiesta di FuoriMuro di concentrare tale attività nel periodo estivo.

FuoriMuro, specificando che l'azienda ritiene comunque che i lavori di potenziamento di Voltri Mare siano importanti e auspicabili, ha reso noto di aver chiesto sia a Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che direttamente al proprio committente, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, di trovare al più presto soluzioni che consentano di trovare modalità di esecuzione dei

## Genova: programma straordinario per lo sviluppo del suo porto

GENOVA È la sua città e non poteva certo mancare, nella Sala Trasparenza della Regione, il vice ministro Edoardo Rixi (con il presidente della Regione Giovanni Toti) alla presentazione del programma straordinario approvato dal commissario governativo Marco Bucci su proposta del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini. Il Programma beneficerà per un periodo di 3 anni delle deroghe previste per la ricostruzione del Ponte Morandi e verrà finanziato dalle cospicue risorse stanziata dalla cosiddetta «manovra Genova» (Leggi nn. 130, 136, 145 del 2018), oltre a quelle già a bilancio dell'Autorità e di altri soggetti pubblici e privati. Il Programma straordinario ha un costo complessivo di 1.061 milioni di euro, finanziato per 449,3 milioni di euro, di cui 202,3 milioni con la «manovra Genova»; 160,5 milioni con fondi a bilancio dell'AdSP; 72,3 milioni da altri soggetti pubblici e 14,2 milioni di euro da capitali privati. Il fabbisogno è pari a 612 milioni di euro, di cui 215 milioni di euro relativi al Ribaltamento a mare di Fincantieri; 300 milioni di euro alla prima fase della Diga Foranea; 90 milioni di euro alla quota di Hennebique a carico dei privati e 7 milioni di euro quale cofinanziamento per l'intervento di adeguamento del Parco Fuori Muro. L'elenco degli interventi, disponibile sul sito del Commissario straordinario e dell'Autorità di sistema portuale ([www.portsofgenoa.com](http://www.portsofgenoa.com)), è stato predisposto attraverso un lavoro congiunto tra l'AdSP, la struttura del Commissario straordinario e la Società di gestione dell'aeroporto di Genova.

The screenshot shows the website interface for 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main article title is 'Genova: programma straordinario per lo sviluppo del suo porto', dated 30 Gennaio 2019. The article text is partially visible, starting with 'GENOVA - È la sua città e non poteva certo mancare...'. The right sidebar contains various news thumbnails and advertisements, including 'FEDESPEDE', 'LE NAVI', 'CONSORZIO LOGIBES', 'SPECIAL PORT FOR SPECIAL PRODUCTS', 'FERCAM', 'TDT', 'Toremor', and 'NAPLES 15-16'. At the bottom, there are social media sharing options and a 'MAGAZINE ONLINE' section.

## Il caso

### Allarme di FuoriMuro "Il futuro è a rischio"

*L' ad Porta: "Il crollo del Morandi ci ha provocato perdite per 600mila euro Ora non possiamo resistere alla ripianificazione di Voltri"*

L' ad Porta: "Il crollo del Morandi ci ha provocato perdite per 600mila euro Ora non possiamo resistere alla ripianificazione di Voltri" Allarme di FuoriMuro, la società che gestisce il servizio di manovra ferroviaria nel porto di Genova. La recente ri-pianificazione dei lavori infrastrutturali allo scalo di Voltri Mare, infatti, arriva addirittura a mettere a rischio la continuità aziendale. Dal 21 gennaio, infatti, l' operatività ha subito un crollo del 20%. Se si considera che il crollo del Morandi, con l' interruzione del servizio per quasi due mesi, ha comportato un danno economico di seicentomila euro, c' è quanto basta per mettere in grande difficoltà l' azienda che dal 2010 svolge il servizio di manovra ferroviaria all' interno del Porto di Genova su incarico dell' authority.

« Il piano iniziale dei lavori - spiega il ceo di FuoriMuro Guido Porta - prevedeva modalità di esecuzione che, pur limitando l' operatività ferroviaria, minimizzavano gli impatti negativi sulla circolazione e rappresentavano un compromesso sostenibile tra i disagi arrecati e i benefici attesi dal futuro potenziamento dello scalo cui gli interventi sono finalizzati». Il ritardo di un anno nell' avvio dei lavori, l' urgenza di rispettare la scadenza prevista per la loro ultimazione ( dicembre 2019) e la scelta di operare tutte le notti anziché concentrare le attività del cantiere di domenica, hanno però causato un impatto molto più rilevante sulle attività di movimentazione rispetto a quanto previsto. «Inoltre - continua la società - questa ri- pianificazione, che ha mutato del tutto lo scenario di riferimento, è stata comunicata all' azienda solo da poche settimane e al momento nessuna proposta alternativa tra quelle presentate da FuoriMuro è stata presa in considerazione ».

L' azienda denuncia un crollo dei traffici del 20%. E se dovesse continuare questo trend negativo, la sopravvivenza dell' azienda potrebbe realmente essere messa a rischio. « La preoccupazione non riguarda solo FuoriMuro, già interessata da perdite per circa 600mila euro a causa dell' interruzione dei traffici per 50 giorni per la tragedia di Ponte Morandi - si legge in una nota - ma mette in ginocchio il trasporto ferroviario nel complesso, perché comporterà una migrazione dei flussi a favore del camion che potrebbero non essere facilmente riconquistati in seguito.

A questo va aggiunto che la schedulazione dei lavori prevede al momento oltre 15 giorni di chiusura totale della linea nel mese di ottobre, proprio quando i traffici raggiungono generalmente il loro picco, contrariamente alla richiesta di FuoriMuro di concentrare tale attività nel periodo estivo». Non si contestano i lavori di potenziamento di Voltri Mare, «importanti e auspicabili », ma FuoriMuro chiede a Rfi e authority «soluzioni che consentano di trovare rapidamente modalità di esecuzione dei lavori alternative o, in loro assenza, di provvedere al risarcimento per le perdite causate».

- (mas.m.

) © RIPRODUZIONE RISERVATA "Non contestiamo i lavori di potenziamento, importanti e auspicabili, ma chiediamo soluzioni a Rfi e authority" Porta Il ceo di FuoriMuro Guido Porta.



# L'avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

INTERVIEW WITH COMPANY'S DEPUTY DIRECTOR, NINO TESTINI

## SGM focuses on logistics at the fresh product market behind to the port of Genoa

*Increasing importance given to services such as mandatory container weight verifications*

PROVIDING logistics, along with more traditional services such as wholesaling, has now become one of the characteristics of SGM (Società Gestione Mercato), the company that manages the GenoaBolzaneto Fruit and Vegetable Market. The area is home to about 50 companies, of which 27 fruit and vegetables wholesalers, but, next to these, activities related to logistics are now also being cultivated. Up to 600 workers are present at any one time. One activity that we're most particular about, explains SGM deputy director, Nino Testini, is containers weighing, which, since 2016, has become mandatory for all containers exported, as dictated by the SOLAS convention. We've decided to offer this service after finding out from the convention's guidelines that the weighing points must be located along the traffic corridors leading to the ports, in a position that is accessible, and equipped with scales that meet national certification. SGM checked all those boxes, so we asked ourselves if it wouldn't be worth trying. We began with some success, and we're now carrying out about 18,000 weighings a year. The numbers are already significant, but we want to grow further. What characterizes your setup? Our strong points are clearly visible in our promotional pictures: the motorway tollgate is 20 meters from the market. The gates are practically opposite each other. Trucks, then, can enter and exit without interfering with the traffic flow, and we're located on the MilanGenoa route that, despite the Morandi bridge disaster, remains very important. And what about your facilities? We've acquired special weighing systems that make the procedure very fast. We operate a reservation system, not to be standoffish, but because it makes for more efficient operations. Data is entered into the system when the operator provides it, so as the truck arrives, the weighing is done, and off it goes, without waiting. At the same time, we send the data to the Eport system, which is linked to the five container terminals at the port of Genoa. When the vehicle arrives at the port gate it's already cleared for entry. This way we take care of everything, without the customer having to deal with sending the weighing data that we supply. This shortens drivers waiting times. In addition, our scale equipment has ISO certification from the monitoring firm Bureau Veritas. What are some critical issues that are handled during the procedure? We have security systems that prevent the occurrence of what would be our biggest problem, namely a stoppage of operations. In the event of a breakdown there's a diagnostics system, we keep handy spare parts for the scales, and we also have a triple digital system to send data via the Internet, through two different technologies, enabling constant data connectivity, so that the weight receipt is never blocked once it's issued. These are all subsystems that are not visible, but which are as fundamental as the weighing itself. How have you coped through the Morandi bridge crisis? Like everyone, in the aftermath we were in shock. Our business seemed to have ceased, we then had problems with productivity levels. From a commercial point of view, we responded by lowering our rates until last December 31st. And the work done by the public administration must also be acknowledged, as they reopened the roads. Then we changed our schedule, opening from two in the morning. Even now, we've kept the schedule, from 2 am to 8 pm during the week, and from 6



# L'avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## A Genova il più grande magazzino virtuale d'Italia

*Nel bacino Adriatico, i porti più attivi nel settore sono quelli di Trieste e Venezia, oltre a Ravenna*

L'ortofrutta in import e export transita ormai quasi soltanto attraverso i terminal container che ci sono attrezzati con parchi di prese di corrente per i contenitori refrigerati e che sono vicini a magazzini refrigerati. In Liguria la frutta transita nei tre porti di Savona Vado, Genova e La Spezia. A Vado Ligure, il terminal reefer è stato inglobato nella grande piattaforma container di Apm Terminals. E' destinata quindi a ricevere contenitori refrigerati nei suoi magazzini a temperatura controllata, ma continua a ospitare anche le toccate di alcune navi stiva dedicate, che trasportano soprattutto i traffici del gruppo Orsero. A Genova, il terminal Vte ospita il più grande magazzino refrigerato virtuale d'Italia, con centinaia di prese di corrente attrezzate sul piazzale dei container. Movimentano container refrigerati, sia pure in misura minore, anche terminal come Messina e Sech. Alla Spezia i container refrigerati arrivano al Lscd di Contship che, come Vado, Voltri e Sech, ha un punto di ispezione, ma anche il terminal del Golfo di Tarros ha una quota di questo traffico. Quest'ultimo nel 2018 ha movimentato 2.100 teu in import verso l'Italia. Il 77 per cento di questi proveniva dalla Turchia, 21 per cento dall'Egitto e il resto da altri paesi. Inoltre sono stati movimentati 900 teu in esportazione dall'Italia. Di questi, il 32 per cento era diretto in Turchia, il 30 per cento in Libia e il 13 per cento in Egitto. Sono stati anche movimentati 1.222 teu crosstrade, senza coinvolgimento di porti italiani. La frutta viaggia anche sulle navi roro. In questo caso però all'arrivo devono trovare un magazzino strutturato, che ormai nel porto di Genova non c'è più, mentre è presente a Vado e Civitavecchia. Nel Tirreno il porto principale per il settore è quello di Civitavecchia, ma mantiene una quota di traffico anche Salerno, che ha una lunga tradizione nel settore. Gli operatori dell'ortofrutta utilizzano sempre di più anche il porto di Gioia Tauro (import dall'Egitto). Nel mare Adriatico, i porti più attivi in questo settore sono quelli di Trieste e Venezia, oltre a Ravenna. Il traffico arriva da Egitto e Turchia, spesso diretto oltre frontiera in Germania e Polonia. In generale, i porti italiani sono più rilevanti per l'attività di import, soprattutto da Africa settentrionale e America latina, mentre l'export viaggia soprattutto su gomma verso i mercati di destinazione dell'Europa centrosettentrionale. Una parte della produzione viaggia verso Nord anche per raggiungere i porti del Northern Range, da dove si imbarca per raggiungere destinazioni transoceaniche. L'esportazione via mare dai porti italiani, che comunque esiste, segue stagioni e zone di produzione: se i kiwi prodotti in Piemonte si imbarcano dai porti liguri, le mele del Trentino preferiscono quelli adriatici.

**L'AVVISATORE MARITTIMO** SPECIALE FRESH FOOD LOGISTICS

**«Lo stoccaggio è un tema cruciale per lo sviluppo»**  
Alberti: «Il business è in forte crescita. Tempi troppo lunghi, servono controlli più veloci»

**A Genova il più grande magazzino virtuale d'Italia**  
Nel bacino Adriatico, i porti più attivi nel settore sono quelli di Trieste e Venezia, oltre a Ravenna

**POLIREFRIGERATI**

**MAFRET** COMPAGNIE MARITTIME MARSEILLE

**AEM** AGENZIE EUROPEE MARITTIME

**BERLIN FRUIT LOGISTICA**

## FuoriMuro preoccupata per lavori a Voltri Mare

*Dal 21 Gennaio l'operatività ha subito un crollo del 20%*

Massimo Belli

GENOVA FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari Srl, società che dal 2010 svolge il servizio di manovra ferroviaria all'interno del porto di Genova su incarico dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, denuncia che la continuità aziendale rischia di essere compromessa dalle conseguenze della recente ri-pianificazione del cantiere nello scalo di Voltri Mare che, dal 21 Gennaio, causa interruzioni sui binari nelle fasce orarie notturne e nei fine settimana. Il piano iniziale dei lavori prevedeva modalità di esecuzione che, pur limitando l'operatività ferroviaria, minimizzavano gli impatti negativi sulla circolazione e rappresentavano un compromesso sostenibile tra i disagi arrecati e i benefici attesi dal futuro potenziamento dello scalo cui gli interventi sono finalizzati spiega Guido Porta, Ceo di FuoriMuro. L'azienda chiarisce, infatti, che il ritardo di circa un anno nell'avvio dei lavori, l'urgenza di rispettare la scadenza prevista per la loro ultimazione (Dicembre 2019) e la scelta di operare tutte le notti anziché concentrare le attività del cantiere di domenica, hanno causato un impatto molto più rilevante sulle attività di movimentazione rispetto a quanto dapprima previsto. Inoltre, tale ri-pianificazione, che ha mutato del tutto lo scenario di riferimento, è stata comunicata all'azienda solo da poche settimane e al momento nessuna proposta alternativa tra quelle presentate da FuoriMuro è stata presa in considerazione. FuoriMuro denuncia, in particolare, un crollo dei traffici del 20%, situazione che, se protratta fino alla fine del 2019, così come attualmente previsto, metterà a forte rischio la sopravvivenza dell'azienda. La preoccupazione non riguarda solo FuoriMuro, già interessata da perdite per circa 600.000 euro a causa dell'interruzione dei traffici per 50 giorni per la tragedia di Ponte Morandi, ma mette in ginocchio il trasporto ferroviario nel complesso, perché comporterà una migrazione dei flussi a favore del camion che potrebbero non essere facilmente riconquistati in seguito. A ciò va aggiunto che la schedulazione dei lavori prevede al momento oltre 15 giorni di chiusura totale della linea nel mese di Ottobre, proprio quando i traffici raggiungono generalmente il loro picco, contrariamente alla richiesta di FuoriMuro di concentrare tale attività nel periodo estivo. Tutto ciò premesso, l'azienda, che intende ribadire che i lavori di potenziamento di Voltri Mare sono importanti e auspicabili, ha chiesto sia a Rfi che direttamente al proprio committente, AdSp del Mar Ligure occidentale, di trovare al più presto soluzioni che consentano di trovare modalità di esecuzione dei lavori alternative o, in loro assenza, di provvedere al risarcimento per le perdite causate.

The screenshot shows the top part of a news article on the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm sc' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below it, the website name 'Messaggero Marittimo.it' is displayed with social media icons and a search bar. The article title is 'FuoriMuro preoccupata per lavori a Voltri Mare' with a sub-headline 'Dal 21 Gennaio l'operatività ha subito un crollo del 20%'. The author is listed as 'Massimo Belli'. There is a 'LOGISTICA' tag and a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for name, email, and region. Below the form, there are sections for 'ULTIME POPOLARI VIDEO' and 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with small thumbnails and titles like 'Porto di Livorno: sequestrati 850 chilogrammi di cocaina' and 'Due importanti novità per il Gruppo Toros'. At the bottom of the article preview, there is a button 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN'.

## Cantiere a Voltri, FuoriMuro: «Siamo a rischio sopravvivenza»

Genova - FuoriMuro denuncia: «La continuità aziendale rischia di essere compromessa dalle conseguenze della recente ri-pianificazione del cantiere nello scalo di Voltri Mare che, dal 21 gennaio, causa interruzioni sui binari nelle fasce orarie notturne e nei fine settimana». Lo scrive l'azienda in una nota. «Il piano iniziale dei lavori prevedeva modalità di esecuzione che, pur limitando l'operatività ferroviaria, minimizzavano gli impatti negativi sulla circolazione e rappresentavano un compromesso sostenibile tra i disagi arrecati e i benefici attesi dal futuro potenziamento dello scalo cui gli interventi sono finalizzati» spiega Guido Porta, ceo di FuoriMuro. L'azienda spiega che «il ritardo di circa un anno nell'avvio dei lavori, l'urgenza di rispettare la scadenza prevista per la loro ultimazione (dicembre 2019) e la scelta di operare tutte le notti anziché concentrare le attività del cantiere di domenica, hanno causato un impatto molto più rilevante sulle attività di movimentazione rispetto a quanto dapprima previsto. Inoltre, tale ri-pianificazione, che ha mutato del tutto lo scenario di riferimento, è stata comunicata all'azienda solo da poche settimane e al momento nessuna proposta alternativa tra quelle presentate da FuoriMuro è stata presa in considerazione». FuoriMuro denuncia anche «un crollo dei traffici del 20%, situazione che, se protratta fino alla fine del 2019, così come attualmente previsto, metterà a forte rischio la sopravvivenza dell'azienda. La preoccupazione non riguarda solo FuoriMuro, già interessata da perdite per circa 600.000 euro a causa dell'interruzione dei traffici per 50 giorni per la tragedia di Ponte Morandi, ma mette in ginocchio il trasporto ferroviario nel complesso, perché comporterà una migrazione dei flussi a favore del camion che potrebbero non essere facilmente riconquistati in seguito».



# Il Nautilus

La Spezia

## Porti di La Spezia e Carrara: aumentano traffici e passeggeri

LA SPEZIA Crescono i traffici nel 2018 per i porti della Spezia e di Carrara, con oltre 1 milione e 500 mila contenitori (+1,2%), 18,3 milioni di tonnellate di merci (+0,1%) e 495 mila passeggeri (+4,7%). Dati positivi conferma la presidente dell'autorità di sistema portuale del mar ligure orientale Carla Roncallo che consolidano per La Spezia la crescita registrata lo scorso anno e che danno atto del forte trend di crescita di Marina di Carrara. Nel dettaglio alla Spezia lo scorso anno si consolida il traffico dei contenitori, sia in export sia in import. Per quel che riguarda il traffico su ferro sono stati movimentati oltre 128 mila carri (+1,3%) che portano a quota 33% il trasporto ferroviario del porto, tra i più importanti in Europa. Leggera flessione sul traffico complessivo in termini di tonnellate (-1,3%), in particolare per un apporto inferiore nelle rinfuse solide (-16,6%). Sale il traffico passeggeri con 472 mila crocieristi (+3,7%), con 129 navi che hanno fatto scalo. Per il 2019 la stima è di 700 mila passeggeri in transito. Incremento complessivo invece per Marina di Carrara che ha movimentato 2 milioni e 496 mila tonnellate in banchina. In crescita il traffico contenitori con 57.999 Teu trasportati nell'anno (+10,6%). Sale del 32% sul 2017 il traffico passeggeri, che si attesta a 23.534 transiti.

The screenshot shows the homepage of 'IL NAUTILUS' with a main article titled 'Porti di La Spezia e Carrara: aumentano traffici e passeggeri'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The website layout includes a top navigation bar, a main content area with a large image of a port, and a right sidebar with various news snippets and advertisements for 'patagonia', 'AVVISATORE MARITIMO DEL LEVANTE', 'ANCE BRINDISI', 'FIV', and 'SNIM'.

# Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

## Stop ai liquami dritti in mare A Muggiano nuovo depuratore

*Siglato l' accordo tra Acam, Fincantieri, Provincia e Comuni della Spezia e Lerici. Al nuovo impianto potranno essere collegati circa 3500 abitanti*

Sondra Coggio /LA SPEZIA Fincantieri ha detto sì. E finalmente, grazie al progetto del Comune di Lerici, cui si è accodata anche La Spezia, l' area vasta fra Muggiano e Pitelli potrà smettere di riversare liquami nei campi, facendoli scivolare in mare.

Ci sono più di 3500 abitanti che attualmente riversano i reflui di casa nelle fosse biologiche, quando va bene.

Una situazione disastrosa, sulla quale nessuno è intervenuto per anni.

La svolta è arrivata quando Fincantieri ha accettato di mettere a disposizione il proprio impianto di depurazione, nell' ambito di un progetto che prevede un ammodernamento e un ampliamento.

Ci sono voluti mesi, all' assessore lericino Marco Russo, per gettare le basi. A dare una mano, è stata una coincidenza fortunata. Fincantieri stava per mettere mano ad un riordino dell' impianto.

Su questa base, si è cercata un' intesa, in cui ciascuno investisse la sua parte di costi.

Dopo di che, è probabile che anche i privati saranno chiamati a mettere la loro.

Al sindaco Leonardo Paoletti, responsabile della parte lericina della baia del Muggiano, si è aggiunto in corsa Pierluigi Peracchini, che ha messo in gioco tutta la zona spezzina, compresa quella a monte. La regia dell' operazione l' ha assunta la Provincia, cui fa capo l' ambito idrico. C' erano state già ripetute riunioni, coordinate dal presidente Giorgio Cozzani. La firma di ieri è un primo punto fermo. Significa che ora si entra nel vivo, andando a mettere mano a una parte del territorio lasciata per una vita senza servizi di raccolta fognaria. Una realtà drammatica, sotto il profilo ambientale. A mettere in luce il problema era stata la campagna di controllo effettuata qualche anno fa dagli allora comandanti dei vigili Roberto Franzini e dell' ufficio locale marittimo Francesco Ciardiello. Erano venute fuori decine e decine di situazioni irregolari. Sanare tutto, creando una rete di laccio, avrebbe avuto costi improponibili. Si è pensato così ad una soluzione alternativa, efficace e meno costosa. Collegare le case all' impianto Fincantieri, costerà infatti sui 3 milioni e mezzo. Sarà Acam ad occuparsi del progetto e delle autorizzazioni, che in parte chiamano in causa anche l' **autorità portuale**.



## La Spezia e Carrara, consuntivi OK

LA SPEZIA L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha reso noti i dati di traffico della merce movimentata negli scali di La Spezia e Marina di Carrara nello scorso anno. Complessivamente i dati, più che positivi, sono i seguenti: 1.543.000 contenitori (+1,2%), 18,3 milioni di tonnellate di merce (+0,1%) 495 mila passeggeri (+4,7%). Ecco i singoli dati per ciascuno dei porti del sistema. LA SPEZIA Traffico contenitori: nel 2018 si registra un consolidamento del traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1.485.623 TEU (+0,8%). Un volume di traffico rilevante che conferma il ruolo di primo piano che lo scalo riveste da anni nel contesto della portualità nazionale e mediterranea, confermando La Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso diretto ai mercati di destinazione finale. In particolare, in export i contenitori totali movimentati sono stati 747.708 TEU (+0,7%) ed in import 737.915 (+0,9%). Nel 2018 diminuisce l'attività di trasbordo con 151mila movimenti complessivi a banchina (-8,1%). Traffico su ferro Numeri importanti espressi anche dal trasporto intermodale nel porto della Spezia: nel 2018 sono stati movimentati complessivamente oltre 128mila carri (+1,3%) che attestano al 33% la quota di trasporto ferroviario nel porto spezzino, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa e che conferma negli anni l'eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto. Traffico complessivo In termini di tonnellate complessive, il traffico svolto nel 2018 si attesta a 15,78 milioni (-1,3%), di cui 1,369 milioni di rinfuse liquide (+25,5%), 907mila di rinfuse solide (-16,6%) e 13,504 milioni di merci varie (-2,2%). Oltre l'85% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto. Passeggeri Nel 2018 sono transitati complessivamente nel golfo spezzino 472mila crocieristi (+3,7%) di cui quelli in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere, 5.467 unità. Le navi passeggeri che hanno scalato le banchine spezzine sono state 129. Per il 2019 è stimato un traffico di oltre 700mila passeggeri in transito. MARINA DI CARRARA Il porto di Marina di Carrara chiude l'anno trascorso con un incremento complessivo del traffico merci a banchina del 9,5% pari a 2.496.000 tonnellate movimentate, di cui 492mila come rinfuse solide, che manifestano una flessione del 7,1% e 2.004.000 come merci varie, con incremento del +14,5%. Tra queste ultime, 877mila sono le containerizzate (+22,5%), 582mila il traffico Ro-Ro (+22%) e 546mila le altre merci varie (-2,1%). In crescita il traffico contenitori con 57.999 TEU trasportati nell'anno (+10,6%). Il traffico passeggeri si attesta nell'anno a 23.534 transiti, con un incremento del 32% sul 2017. Si tratta di dati assolutamente positivi, che consolidano per lo scalo Spezzino la forte crescita registrata lo scorso anno e che danno atto del forte trend di crescita di Marina di Carrara, che contiamo di incrementare ulteriormente, in maniera significativa nel 2019 ha dichiarato la presidente Carla Roncallo a commento dei consuntivi.



### Depuratore, accordo con Fincantieri

Investimento da 3,5 milioni per collegare i borghi di Muggiano e Pitelli

- LA SPEZIA - UN PIANO da 3,5 milioni di euro per acquisire, ampliare e mettere al servizio delle comunità di Muggiano e Pitelli il depuratore di Fincantieri. È quanto prevede l' accordo sottoscritto ieri da Acam Acque, Fincantieri, Provincia della Spezia e comuni della Spezia e Lerici. Una svolta importante sotto il profilo ambientale per questo lembo di terra a cavallo tra i due comuni del golfo, dato che consentirà a 3500 abitanti di collegarsi alla nuova struttura.

L' INVESTIMENTO - tra i più significativi del piano di investimenti del Sistema idrico - vedrà già nelle prossime settimane avviare non solo la progettazione ma anche l' iter burocratico per ottenere sia le autorizzazioni di legge, sia la voltura della concessione demaniale (da parte dell' **Autorità Portuale**) relativa all' attuale depuratore, situato all' interno del compendio Fincantieri. Il progetto prevede infatti la realizzazione di importanti lavori di dimensionamento dell' impianto, che non sarà più solo al servizio del cantiere navale, ma anche delle comunità circostanti, oltre a opere per connettere le fognature allo stesso impianto. «SONO molto soddisfatto del lavoro svolto dall' ufficio dell' Ato Idrico, l' intesa di oggi porterà un significativo miglioramento della qualità ambientale e, più in generale, della vita dei cittadini che abitano questa fetta importante di territorio - spiega il presidente della Provincia, Giorgio Cozzani -. Sono orgoglioso del ruolo di regia che la mia amministrazione ha saputo esprimere, in piena sintonia e grande collaborazione con i sindaci della Spezia e di Lerici, e insieme ad Acam Acque e Fincantieri. Già da oggi lavoreremo perché il cantiere per il nuovo depuratore e per la rete fognaria pubblica partano con la massima tempestività».

«È UN ACCORDO storico per i quartieri del Muggiano e Pitelli - dichiara il sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini -. Con una firma abbiamo dato il via concreto al progetto che allaccerà alla rete fognaria le abitazioni di Muggiano, lato spezzino e lericino, e Pitelli con il nuovo depuratore che verrà realizzato nell' area Fincantieri.

Un sentito ringraziamento agli uffici comunali competenti e alla grande sinergia con il Presidente della Provincia Giorgio Cozzani, il Comune di Lerici, Acam Acque spa e Fincantieri spa per il raggiungimento, in tempi record, di questo accordo. Ancora una volta la dimostrazione che solo con il lavoro di squadra è possibile ottenere risultati concreti per i cittadini».

Mat.Mar.



# L'avvisatore Marittimo

La Spezia

## IL PRESIDENTE DEGLI SPEDIZIONIERI DEL PORTO LIGURE

### «La Spezia ha bisogno dei magazzini per i refrigerati»

*Laghezza: «Al momento lo scalo può accogliere solo traffici containerizzati e non alla rinfusa»*

QUALI sono i principali prodotti ortofrutticoli e alimentari in generale movimentati nel vostro scalo? «Nei due terminal Lsct e Terminal del Golfo sottolinea Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini arrivano a Spezia circa 1.200 container reefer in import di cui circa il 60% è frutta, il 22% è carne congelata e la parte restante è costituita da altri prodotti come surgelati, farmaci e prodotti finiti di vario genere. Per quel che riguarda i prodotti ortofrutticoli la categoria principale è costituita dalle banane, seguite da agrumi limoni e pompelmi e le cipolle». Quanto, questo tipo di business, è importante per gli operatori spezzini? «Il business è importante per gli operatori spezzini, così come per gli operatori di tutti i porti in quanto la merce a temperatura controllata implica per sua natura servizi di qualità che richiedono la massima efficienza e rapidità. La merce alimentare e farmaceutica in particolare è sottoposta a controlli approfonditi da parte di diversi organi di controllo e la gestione efficiente di queste fasi gioca un importante ruolo sul mercato di riferimento». Quali sono i limiti, dal punto di vista infrastrutturale, del porto della Spezia? «Il terminal portuali sono equipaggiati per la gestione dei container reefer: la sola Lsct dispone di 380 plugs. Bisogna specificare che non essendo presenti magazzini a temperatura controllata né in porto né nel retroporto, La Spezia può al momento accogliere solo traffici containerizzati e non bulk». Quali sono i principali competitor in questo settore, a livello nazionale, del vostro porto? «I porti principali che gestiscono traffici a temperatura controllata sono Vado Ligure, Livorno, grazie sia al Reefer Terminal presente in porto che alla struttura di Guasticce, Civitavecchia che da poco avuto conferma dalla Ciquita sulla continuità dei propri traffici e Ravenna. Anche Genova, sebbene non disponga più di un reefer terminal in porto, ha importanti traffici di merce a temperatura controllata». Che cosa vi aspettate per i collegamenti verso l'entroterra? «I nuovi fasci di binari consentiranno di avere treni più lunghi e in numero maggiore. Il trasporto ferroviario è già oggi un'eccellenza del porto della Spezia, l'obiettivo è arrivare al 50 per cento del traffico. Le infrastrutture viarie funzionano, l'unico problema sono i gate, che saranno ampliati assieme al molo Garibaldi. Per quanto riguarda il punto di controllo nell'area di Santo Stefano, il motivo per cui è stato annunciato, ma non ancora realizzato, è la mancata attuazione a livello nazionale dello sportello unico. Manca il dispositivo attuativo da parte del ministero dello Sviluppo economico. Ho fiducia che il nuovo governo lo emani entro il 2018». Quali sono le opere più attese? «Attendiamo opere fondamentali come l'allargamento del molo Garibaldi, il tombamento della marina del Canaletto e i nuovi fasci di binari. Molo Garibaldi e binari dovrebbero concludersi entrambi quest'anno, mentre il tombamento nei prossimi anni. Speriamo che tutto il puzzle sia completo entro il 2021. L'Autorità di sistema portuale dopo una fase di rodaggio ha preso conoscenza dei problemi e adesso ha preso la giusta direzione per la realizzazione delle opere. Purtroppo grava la burocrazia che allunga i tempi, mentre noi imprenditori siamo impazienti». Negli ultimi anni l'autotrasporto ha protestato per le code ai gate. Questo incide sulla vostra attività? «Dalla fine del 2017 il terminal ha fatto alcuni piccoli interventi, come la possibilità di ingresso per 24 ore e l'apertura di un nuovo sportello. È un segno di attenzione al problema e infatti da qualche mese non ci sono proteste. Tutti siamo consapevoli che la vera soluzione passa dall'ampliamento del porto. Quando sarà completato, si risolverà la problematica strutturale».



# L'avvisatore Marittimo

La Spezia

## INTERVIEW WITH THE LOCAL SHIPPERS' PRESIDENT

### La Spezia needs temperature controlled warehouses

*Laghezza: At the moment the port of can only accommodate containerized traffic and not bulk*

IN GENERAL, what are the most important categories of fruit and vegetables and food products handled at your port? At the two terminals LSCT and Terminal of the Gulf, Alessandro Laghezza, the president of the freight forwarders' association of La Spezia, explained, about 1,200 reefer containers arrive at La Spezia as import, of which about 60% is fruit, 22% is frozen meat, and the remainder consists of other products such as frozen foods, medicines and finished products of various kinds. As far as fruit and vegetables are concerned, the main category is bananas, followed by citrus fruits lemons and grapefruit and onions. How important is this type of business for La Spezia's operators? The business is important for La Spezia's operators, as it is for all port operators, because goods at controlled temperature by their very nature call for a quality service with maximum efficiency and speed. Food and pharmaceutical products in particular are subject to indepth inspections by various inspection bodies and the efficient management of these phases plays an important role in the reference market. What are the infrastructural limits of the port of La Spezia? The port terminals are equipped for the management of reefer containers: LSCT alone has 380 power outlets. It should be specified that since there are no temperature controlled warehouses in the port or in the cargo storage area, La Spezia can currently only accommodate containerized traffic, and not bulk. Who are your port's main competitors in this sector, on the national level? The main ports that handle traffic at controlled temperatures are Vado Ligure, Livorno, thanks to both the Reefer Terminal in the port and the Guasticce facility, then Civitavecchia which has recently received confirmation from Chiquita on the continuity of its traffic and Ravenna. Even Genoa, although it no longer has a reefer terminal in the port, has significant traffic in goods at controlled temperature. What do you expect for inland connections? The new tracks will allow for more and longer trains. Rail transport is already an excellence of the port of La Spezia the goal is to reach 50% of all traffic. The road infrastructure is working the only problem is the gates, which will be expanded together with the Molo Garibaldi wharf. As for the control point in the Santo Stefano area, the reason why it has been announced, but not yet implemented, is the failure to implement the single window at the national level. There is no implementation decree from the Ministry of Economic Development. I am confident that the new government will issue it by the end of 2018. Which construction projects have created the most anticipation? We are waiting for fundamental construction projects, such as the enlargement of the Molo Garibaldi wharf, the filling in of the Canaletto marina, and the placement of new rail tracks. The Molo Garibaldi wharf and the tracks are both expected by the end of this year, while the filling in of the marina will occur over the next few years. We hope that the whole equation will be solved by 2021. After a settling in phase, the Port System Authority has become aware of its problems and is now moving in the right direction with the implementation of these construction projects. Unfortunately, the bureaucracy that lengthens the time is burdensome, and we businessmen are impatient.

**SPECIAL FRESH FOOD LOGISTICS**

**LIVORNO MAITINO**

**"Livorno is ready to make the leap to integrated logistics"**

After the transformative phase, Tuscan port to invest in ripening and packaging facilities

**"La Spezia needs temperature-controlled warehouses"**

Laghezza: "At the moment the port of can only accommodate containerized traffic and not bulk"

## Al porto di Livorno 644 kg di cocaina tra sacchi di caffè

Valore 130 milioni, container dal Sud America via Spagna

Roma, 30 gen. (askanews) - È uno dei più grandi sequestri di droga, sicuramente il più ingente negli ultimi dieci anni condotto dalla Guardia di Finanza e dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli nel porto di Livorno: il 15 gennaio scorso militari e funzionari hanno individuato, fra le migliaia di container imbarcati su una nave battente bandiera portoghese, proveniente dallo scalo spagnolo di Algeciras, uno che conteneva 644 chilogrammi di cocaina, suddivisa in 582 panetti nascosti in 23 borsoni, posizionati sopra alcuni sacconi bianchi contenenti chicchi di caffè. Valore 130 milioni. Le attività sono state dirette dal procuratore di Livorno Ettore Squillace Greco, in coordinamento con quello di Firenze Giuseppe Creazzo. Determinante si è rivelata una segnalazione della Direzione Centrale dei Servizi Antidroga e del II Reparto del Comando Generale della GdF: dopo l' attracco in porto della nave, i finanzieri sono saliti a bordo per ispezionare tutti i contenitori sospetti, individuando quello che occultava lo stupefacente. Il contenitore è risultato spedito da una società produttrice di caffè honduregna e imbarcato su una motonave a Puerto Cortes (Honduras) per poi essere trasbordato su un' altra nave nel porto di Moin (Costa Rica), destinato allo sbarco nello scalo di Barcellona, da dove avrebbe poi dovuto essere prelevato per la consegna a un' azienda di Madrid. Ma non ci è mai arrivato. In uno dei borsoni contrassegnato con vernice rossa, sono stati trovati i "cloni", perfettamente riprodotti, dei due sigilli apposti alla porta del container che, verosimilmente, sarebbero stati applicati sulle chiusure del contenitore dopo l' estrazione della droga. Il sequestro si aggiunge a quelli effettuati, sempre nell' ambito portuale di Livorno, nel 2018 per 308 kg e nel 2016 per oltre 253 kg.

The screenshot shows the AskaneWS website interface. At the top, there are social media icons for Facebook, Twitter, Google+, LinkedIn, YouTube, and Instagram, along with a search bar and a 'AREA CLIENTI' link. The main navigation bar includes 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'REGIONI', 'SPORT', and 'CULTURA'. Below this, there's a 'SPECIALI' section with links for 'Cyber Attacco', 'Lima-Sole', 'Africa', 'Aita', and 'Sacro 2019'. The article title is 'Al porto di Livorno 644 kg di cocaina tra sacchi di caffè' with a sub-headline 'Valore 130 milioni, container dal Sud America via Spagna'. A date and time stamp reads 'Mercoledì 30 gennaio 2019 - 10:43'. There is a small image showing a person holding a green box with 'DG' on it. To the right, there are video thumbnails from 'TG Web Lombardia' and 'Basilica del Sacro Cuore Imbiancata, Gabriel colpisce la Francia'. At the bottom of the article, there is a video player showing a man speaking, with the caption 'Brexit, parlamento Gb vota sì a nuovi negoziati. Ma Usa non ci sta'.

### Dopo l'aeroporto, la Tirrenica. Col modello Torino

*Bassilichi: noi il movimentismo del sì. E Di Nardo cerca l'asse nazionale con le «madamine»*

«Il giorno dopo il sì all' aeroporto di Firenze ci batteremo per il sì alla Tirrenica ed il porto di Livorno, le infrastrutture sono il motore dello sviluppo». La frase con cui Leonardo Bassilichi, presidente della Camera di commercio di Firenze, ha chiuso il suo intervento dopo il flash mob di lunedì scorso del Comitato Sì Aeroporto, sono una sorta di manifesto programmatico.

Perché i tanti che si sono schierati per Peretola, vogliono fare di questa battaglia un simbolo ma anche un metodo, da applicare alle altre infrastrutture bloccate in Toscana. Una sorta di gruppo di pressione «sì opere utili» che, giura lo stesso Bassilichi, è già in movimento. E se i contatti con gli altri territori che aspettano i cantieri sono già in corso, gli «attivisti», in realtà imprenditori e associazioni di categoria, coalizzati per il sì alla nuova pista parallela, guardano anche a Torino, dove il fronte «Sì Tav», attivato dalla cosiddette «madamine», ha portato migliaia di persone in piazza. Non è quindi solo un messaggio, quello inviato da Torino ai 100 del Palazzo dei Congressi: «C'è un percorso di incontro e collaborazione in corso», giura Vincenzo Di Nardo di Confindustria.

Due fronti, quindi. «Questa è la strategia - conferma Bassilichi - Ci stiamo lavorando con tutti gli interlocutori regionali. Firenze e il suo aeroporto possono tirare la volata ad altre opere, come appunto la Tirrenica, prioritaria rispetto al porto di Livorno: perché se non hai le strade, e la ferrovia, il futuro del porto di Livorno non può esserci». Un lavoro che coinvolgerà «imprenditori e sindacati» nei territori interessati. Al momento sono stati presi i contatti: «Dopo il sì alla pista, chiederò al comitato Sì aeroporto di cambiare nome e interessarsi di altre opere, integrandosi con i favorevoli di ogni singolo territorio - continua Bassilichi - Per avere risposte su progetti bloccati: io ho capito che informando, come abbiamo fatto con la nuova pista parallela, tanti capiscono l'importanza dei progetti. Passare quindi dal movimentismo e dal comitatismo del no a quello del sì». Un fronte su cui c'è da imparare anche da Torino.



### Clan mafiosi e 'ndrangheta, così il porto è diventato un magazzino della droga

Livorno «Nel **porto** di Livorno la cocaina si moltiplica come i pesci». Questa battuta cominciò a circolare due anni fa quando a Livorno vennero trovati a galleggiare in mare, davanti alla Terrazza Mascagni e all'Accademia navale, sette borsoni di plastica pieni di cocaina, 200 chili di droga proveniente dalla Colombia, sigillati con la gomma. Uno sbarco andato evidentemente andato male.

Nessuno ha mai reclamato la proprietà di quelle borse ma qualche organizzazione criminale ancora sta piangendo quella grossa perdita. Anche l'ultima partita di droga sequestrata a Livorno era nascosta dentro borsoni, di quelli che vengono comunemente usati per le attività sportive. A chi fosse destinato quel carico che sul mercato vale almeno 130 milioni saranno le indagini della Guardia di Finanza e delle procure di Livorno e Firenze a dirlo.

Quel che è certo è che Livorno, nello scacchiere internazionale del traffico di droga, si conferma una volta di più snodo fondamentale. Soprattutto per la 'ndrangheta che, sempre di più in affari con i cartelli sudamericani, sembra aver spostato parte dei suoi traffici da Gioia Tauro proprio nella città labronica.

Nel **porto** di Livorno ogni giorno passano 21 navi e 2 mila container. La droga viaggia nascosta sotto carichi di copertura. Traversate lunghissime che durano mesi da una parte all'altra parte del mondo su navi che toccano decine di porti prima di arrivare a destinazione. Le indagini hanno rivelato che spesso la droga viene messa in borsoni per poter essere facilmente trasbordata in mezzo al mare su imbarcazioni più piccole, pescherecci o gommoni, che non attirano l'attenzione. A volte i panetti lanciati in mare vengono anche muniti di gps per permettere ai complici di intercettare e recuperare i borsoni.

Un ruolo fondamentale per i trafficanti lo svolgono i basisti all'interno del **porto**. «Il **porto** è mio, ci faccio quello che mi pare», diceva qualche anno fa uno degli arrestati in un'operazione della procura distrettuale antimafia di Firenze vantandosi del suo ruolo di potere. Era un italiano, quasi settantenne, figura della malavita livornese dagli anni Settanta poi riciclatosi come referente delle 'ndrine. Il suo stipendio era di 20 mila euro al mese, più il 5 per cento della droga che arrivava dalla Colombia. Gli incontri, in perfetto stile mafioso, avvenivano anche al cimitero, passeggiando tra le lapidi, con lo scambio di pizzini che contenevano i dati identificativi dei container.

«I sequestri di droga a Livorno sono sempre maxi», scherza qualche investigatore. Dentro e fuori dal **porto**. A gennaio la squadra mobile ha sequestrato in un garage 830 chili di droga, di cui 564 di marijuana e 266 di hashish, per un valore di oltre 2 milioni di euro. In manette è finito un albanese di 35 anni, incensurato che faceva l'operaio di una ditta di manutenzioni. Si sta cercando adesso di capire quali siano stati i suoi canali di approvvigionamento.

La scorsa estate in un container arrivato dal Cile che ufficialmente trasportava trote salmonate la Guardia di Finanza, con l'aiuto di uno scanner, ha trovato 80 chili di cocaina. I 160 panetti di cocaina purissima erano nascosti in una cisterna vuota dove erano state ricavate delle intercapedini. Una volta immessi sul mercato avrebbero fruttato 19 milioni di euro. Ci sono voluti tre giorni di lavoro ai finanziari per aprire il doppiofondo dove era custodita la droga. A finire in manette quella volta furono esponenti di una famiglia rom di Latina, vicini al boss Casamonica. Sequestri su sequestri e indagini che spesso durano anni con le Procure antimafia di tutta Italia. Un carico di lavoro enorme per le forze dell'ordine ma anche per la Procura di Livorno che, guidata dal procuratore Ettore Squillace Greco, al momento conta solo cinque sostituti procuratori.



## Maxi blitz sulla nave giramondo Nel container 650 chili di cocaina

Livorno, il sequestro più importante degli ultimi 10 anni: «Tolte dal mercato 3 milioni di dosi»

(ha collaborato Simone Lanari)

Livorno È l'operazione antidroga (e il sequestro di cocaina) più importante degli ultimi dieci anni. Quasi 650 chili di polvere bianca divisi in 582 panetti che erano in 23 borsoni ben nascosti all'interno di un container contenente caffè in chicchi. L'operazione è stata condotta dalla Guardia di Finanza di Livorno, insieme agli specialisti del Gico, il gruppo criminalità organizzata delle Fiamme Gialle, e all' Agenzia delle Dogane. Il carico era a bordo di una nave portoghese proveniente da Algericas, in Spagna. Le indagini - partite da una segnalazione dell' Antidroga (Dcsc) e coordinate dal procuratore di Livorno Ettore Squillace Greco con il procuratore antimafia di Firenze Giuseppe Creazzo - hanno accertato che il container era stato spedito da una società in Honduras e imbarcato a Puerto Cortes per poi essere trasferito su un'altra nave a Moin, in Costa Rica, diretta a Barcellona. Il container sarebbe poi stato prelevato per arrivare ad un'azienda di Madrid.

I finanziari hanno dunque monitorato la nave da prima che entrasse in porto, per evitare che la droga potesse essere trasbordata in mare. Quindi i finanziari sono saliti a bordo non appena la nave ha iniziato le operazioni di ormeggio, per ispezionare i container sospetti: la cocaina era in quello contenente sacchi di caffè, nascosta in dei borsoni contrassegnati con una «x» vergata con una vernice rossa. All'interno di uno questi sono stati rinvenuti i «cloni», perfettamente riprodotti, dei due sigilli apposti alla porta del container che sarebbero stati applicati sulle chiusure del container dopo aver fatto sparire la droga.

La cocaina sequestrata sul mercato avrebbe fruttato 130 milioni di euro.

«Con questa operazione - ha spiegato il comandante provinciale della Guardia di Finanza, colonnello Gaetano Cutarelli - abbiamo sottratto al mercato della droga 3 milioni di dosi, oltre a circa 300 milioni di euro alla criminalità organizzata».

L'importante sequestro di cocaina effettuato a Livorno all'inizio di questo 2019 si aggiunge a quelli del 2018 - quando venne sequestrato un carico di 308 chili di stupefacente e nel 2016, di oltre 253 chili. «Si è trattato di un grande lavoro di intelligence - ha spiegato il comandante regionale della Toscana Bruno Bartoloni - è stato un grande lavoro di squadra. Vorrei richiamare l'attenzione su un'operazione da manuale che testimonia l'efficacia nel contrasto al traffico di stupefacenti».



# Il Tirreno

Livorno

la conferenza

## «Una grande collaborazione» E adesso è caccia ai basisti

*I vertici delle Fiamme Gialle hanno raccontato l'operazione «Ogni giorno arrivano duemila container, interveniamo su sospetti fondanti»*

livorno. Collaborazione. È la parola d'ordine del lungo tavolo allestito nel comando generale della finanza, in piazza delle Fiamme Gialle. Dal colonnello Carlo Levanti del Gico al colonnello Amedeo Antonucci del Roan (Reparto operativo aeronavale), dal generale Bartoloni al colonnello Cutarelli, per finire con Giovanni Cassone, dirigente dell'agenzia delle dogane e dei monopoli, e il vice questore Massimo Marino.

«Nel **porto** di Livorno passano ogni giorno 2mila container e 20 navi giganti. L'intervento mirato può scattare solo quando ci sono sospetti fondati», riassume Cutarelli: «Senza un grande lavoro di indagini e la collaborazione questo sequestro non sarebbe stato possibile».

Un mastodontico lavoro di coordinamento che ha incluso necessariamente anche forze dell'ordine dei vari Paesi di origine, transito e destinazione della merce. E che non è certo destinato a esaurirsi con questa maxi confisca. «È chiaro che sul territorio ci sono basisti dei mittenti della droga», precisa Bartoloni, che poi spiega: «Per spostare certi carichi serve una rete organizzativa in ogni **porto**, e si richiede notevole capacità logistica».

Le indagini dunque proseguono con il massimo riserbo, e in questa fase sono concentrate proprio sugli uomini incaricati di assicurarsi che il carico di "coca" proseguisse senza intoppi verso la sua destinazione.

Oltre alla collaborazione interforze e internazionale a quanto pare avrebbe giocato a favore delle forze dell'ordine anche un passo falso da parte dei basisti.

--M.S.



## Il Tirreno

Livorno

# 644 chili di coca tra i sacchi di caffè Sequestro in porto per 130 milioni

*Tutte le fasi dalle indagini fino alla confisca sulla banchina livornese. Le Fiamme Gialle: «Un'operazione da manuale»*

Matteo Scardigli Livorno. 644 chili di cocaina per un valore stimato di 130 milioni di euro divisi in 582 panetti contenuti in 23 borsoni sopra alcuni sacconi bianchi contenenti chicchi di caffè, stivati dentro un container scaricato in **porto**.

Più di 3 milioni di dosi (secondo le stime delle Fiamme Gialle) tolte dal mercato europeo degli stupefacenti.

Il 15 gennaio in un colpo solo la guardia di finanza e l'agenzia delle dogane e dei monopoli hanno messo a segno il sequestro di droga più corposo degli ultimi 10 anni a Livorno, che da solo "pesa" più del doppio rispetto a tutti i sequestri effettuati nel 2018 (308 chili) messi insieme. Una partenza col botto per la seconda compagnia di Livorno delle Fiamme Gialle, istituita proprio il 1° gennaio di quest'anno per rinforzare l'impianto labronico.

A dirigere le indagini, partite da una segnalazione della Dcsa (Direzione centrale per i servizi antidroga), il procuratore Ettore Squillace Greco, in coordinamento con il suo omologo fiorentino Giuseppe Creazzo e con il Gico (Gruppo d'investigazione sulla criminalità organizzata) della polizia economico-finanziaria delle fiamme gialle di Firenze.

Dalle investigazioni è emerso che il container era stato spedito da una società in Honduras e imbarcato a Puerto Cortés per poi essere trasferito su un'altra nave a Moin, in Costa Rica, diretta a Barcellona. Il container sarebbe poi dovuto finire ad un'azienda di Madrid, dove però non mai arrivato. La droga non era quindi destinata al mercato nostrano.

I finanziari hanno monitorato la nave da prima che entrasse in **porto**, per evitare che la droga fosse trasbordata in mare. Accertato che nessuno si è avvicinato all'imbarcazione durante le ultime fasi di navigazione verso il **porto**, i militari sono saliti a bordo appena la nave ha ormeggiato, per verificare i sospetti concentrati su alcuni specifici container. La droga si trovava in quello che conteneva i sacchi di caffè, nascosta in dei borsoni contrassegnati con una X e imballata in panetti con la sigla DG in stampatello.

All'interno di uno dei container anche una copia perfetta dei sigilli di carico, pronti per essere usati: quelli autentici infatti servono a garantire allo scalo di destinazione che il carico non è stato alterato in seguito all'ispezione compiuta nel **porto** di partenza, perché per aprire il container bisogna romperli.

A illustrare l'operazione il comandante delle fiamme gialle labroniche Gaetano Cutarelli e il comandante della Toscana Bruno Bartoloni, sottolineando l'importanza della cooperazione interforze e tra gli investigatori di diversi Paesi. «Un grande lavoro di intelligence e di squadra: un'operazione da manuale» spiega Cutarelli, che poi conclude: «Questo sequestro rappresenta anche un danno alla criminalità organizzata, e un passaggio importante nella tutela dell'economia del mare».



# Il Tirreno

Livorno

La politica commenta il risultato record della Guardia di Finanza Ecco le reazioni a caldo di ministri, deputati, sindaco e partiti

## «Grazie a nome di tutti gli italiani» I complimenti di Salvini su Twitter

livorno. «Un'operazione enorme, eccezionale. Grazie a nome di tutti gli italiani». La prima reazione del mondo della politica al maxi sequestro è quella del ministro dell' interno Matteo Salvini (Lega), diffusa via Ansa alle 8.30 del mattino.

«Risultati come questo dimostrano ancora una volta l' importanza e l' efficacia della rete di collaborazione tra forze dell' ordine nella lotta al narcotraffico», commenta ancora via agenzia di stampa il ministro per la famiglia e le disabilità, con delega alle politiche antidroga Lorenzo Fontana (Lega).

Il deputato livornese Francesco Berti (M5s) sceglie invece Facebook: «Grazie a questo intervento siamo riusciti non solo a scoprire un altro snodo degli sporchi affari della criminalità organizzata, ma anche a togliere dal mercato un veleno che mette a rischio la vita dei nostri ragazzi. Lo Stato c' è!».

Il social media blu è il favorito anche del sindaco Filippo Nogarini: «Il **porto** di Livorno nel corso del tempo è diventato uno dei porti preferiti dai narcotrafficker provenienti dal Venezuela, dall' Honduras e dall' America latina in generale, ma negli ultimi tre anni l' attività di indagine si è fatta sempre più efficace. Segno di un' attenzione sempre crescente che mi fa ben sperare per avere un **porto** sempre più pulito».

Francesco Torselli e Andrea Romiti (FI) infine, nell' elogiare l' operato delle Fiamme Gialle "si complimentano" con il sindaco: «Livorno capitale europea del traffico di droga: grazie Nogarini!».

--M.S.



## Il Tirreno

Livorno

### Dal piccolo spaccio ai nuovi narcos «Livorno capitale della droga»

*L' allarme del procuratore capo nell' annuale dossier Gli stranieri gestiscono il dettaglio, le mafie i grandi traffici*

Federico Lazzotti livorno. A Livorno, nuova capitale italiana della droga, ci sono due guerre in corso. La prima contro le organizzazioni che stanno dietro al piccolo spaccio al dettaglio, per lo più a base di hashish e marijuana, che si consuma ogni giorno in città.

E l' altra, ancora più complessa, che riguarda i nuovi signori del narcotraffico che hanno scelto il **porto** di Livorno come porta d' accesso per far arrivare in Italia la cocaina proveniente dal Sud America. E di solito costruiscono un legame con le mafie che si occupa di trovare collaboratori sul territorio.

Se non bastassero gli allarmi arrivati negli ultimi mesi, prima dal procuratore nazionale antimafia Federico Cafiero De Raho e la settimana scorsa dal procuratore generale di Firenze Marcello Viola nella sua relazione all' apertura dell' anno giudiziario, basta raccontare delle due ultimi operazioni in città.

In appena otto giorni, dal 7 e al 15 gennaio, tra villa Fabbricotti e le banchine della sponda Ovest, è stato infatti sequestrato un quantitativo di sostanze stupefacenti quattro volte quello effettuato in tutto l' ultimo anno. Prima gli 830 chili tra hashish e marijuana trovati in un anonimo garage di via Ebat, nella zona residenziale di via Montebello. Ora i 644 chili di cocaina scoperti all' interno di un container partito dal nuovo mondo, diretto in Spagna e di passaggio dal **porto** di Livorno.

La radiografia dello spaccio di stupefacenti a Livorno è descritta nella relazione annuale firmata dal procuratore capo Ettore Squillace Greco.

«In aumento (rispetto all' anno precedente ndr) i reati in materia di stupefacenti, così come gli arresti in flagranza di reato e le denunce a piede libero. Il cosiddetto "piccolo spaccio" - prosegue - risulta ancora gestito in prevalenza da spacciatori stranieri. In particolare quelli di origine magrebina hanno un ruolo predominante non solo per quanto riguarda l' eroina, ma anche per i derivati della cannabis e la cocaina. Infatti gli arresti effettuati riguardano nella quasi totalità il reato di cessione di stupefacente al dettaglio a consumatori abituali e il reato di detenzione ai fini di spaccio di sostanze stupefacenti, con quantitativi sequestrati non troppo ingenti».

Diverso il discorso per quelle che vengono definite come «indagini complesse», molte delle quali iniziate con sequestri effettuati all' interno di container. «Com' è ormai noto - è la premessa del procuratore - il **porto** di Livorno è uno snodo importante nel traffico internazionale di sostanze stupefacenti.

I vari ingenti sequestri effettuati negli ultimi anni e anche nel periodo in esame (il 2018) costituiscono la più significativa conferma. Ha colpito anche l' opinione pubblica il ritrovamento di circa 200 chili di cocaina custodita in borsoni galleggianti nello specchio d' acqua davanti alla notissima terrazza Mascagni e davanti alla Accademia Navale».

I dati della Finanza raccontano che nell' ultimo anno sono stati sequestrati complessivamente circa 327 (+134%) chili di sostanze stupefacenti.

«In un procedimento, con indagini delegate proprio alla Finanza - ricorda Squillace Greco - sono stati sequestrati circa 80 chili di cocaina nascosti nel supporto metallico di una cisterna vuota giunta al **porto** di Livorno. Le successive indagini sviluppate proprio per individuare i destinatari della droga, hanno portato all' arresto di soggetti legati alla criminalità organizzata che opera nel litorale laziale». Ecco perché la presenza del **porto** «rende necessaria una particolare attenzione alle attività illecite connesse». Peccato che tutto questo lavoro debba essere fatto in una Procura che al momento ha cinque magistrati invece degli otto in organico.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



## Un vertice di pace in Regione

FIRENZE Il futuro del porto di Livorno è stato al centro di un vertice istituzionale convocato dal presidente della Regione Enrico Rossi per fare chiarezza sulla situazione attuale e per scongiurare una situazione di stallo e incertezza che rischia di penalizzare la città, l'infrastruttura e l'intera economia regionale. All'incontro hanno partecipato tutti i soggetti pubblici che a vario titolo hanno responsabilità nello sviluppo del porto: i Comuni di Livorno e Collesalveti, rappresentati dai sindaci Filippo Nogarini e Lorenzo Bacci, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale con il presidente Stefano Corsini ed il segretario generale Massimo Provinciali, la Capitaneria di porto di Livorno con il comandante Giuseppe Tarzia, la Provincia di Livorno con il consigliere Jari De Filicaia e la Camera di Commercio Maremma e Tirreno con il presidente Riccardo Breda ed il segretario generale Pierluigi Giuntoli. Da questo incontro le istituzioni escono unite e concordi ha detto il presidente Rossi al termine del vertice è stato un positivo momento di chiarimento, utile a vantaggio del Porto e della città. Naturalmente questo vertice non si sostituisce al Comitato portuale, né in alcun modo interferisce con le inchieste della magistratura, alla quale ribadiamo la nostra piena fiducia certi che le figure indagate possano dimostrare la correttezza del proprio operato. Tuttavia sono emersi elementi importanti, anche a seguito di un incontro che si è tenuto ieri tra il sindaco Nogarini, il presidente Corsini e il ministro dei trasporti Toninelli. Usciamo avendo preso atto che tre importanti procedure sono in corso e che per la Darsena Europa c'è una proposta concreta per la realizzazione delle opere private. Ecco, in sintesi, le principali questioni chiarite: sulla Banchina 14, l'Autorità portuale ha riferito di un parere del Ministero pervenuto lo scorso 17 dicembre che chiarisce la legittimità dell'uso della banchina per traffico misto merci/passeggeri. Questo parere sgombra il campo da dubbi sulla legittimità dell'uso della banchina per le cosiddette navi Ro-Pax, mentre sancisce che non può essere utilizzata per navi da crociera o traghetti con soli passeggeri. Sulla base di questo pronunciamento, è stata avviata una procedura condivisa per risolvere la questione dell'uso della Banchina 14. sull'affidamento della gara per la selezione di un socio di maggioranza nella società Porto di Livorno 2000 srl, l'Autorità ha assicurato che procederà in tempi rapidi all'assegnazione definitiva nel rispetto delle procedure di legge infine sulla Darsena Europa è stata confermata l'esistenza di una proposta per la realizzazione delle opere private da parte di un raggruppamento di imprese, che però non ha ancora completato la documentazione necessaria per l'effettiva valutazione dell'offerta. Alla domanda diretta da parte della Regione sul rispetto dei fondamentali alla base del progetto per la Darsena Europa, l'Autorità portuale ha ribadito che la Darsena Europa è destinata ad accogliere i traffici dei container allo scadere delle concessioni attuali e fino alla saturazione dei volumi, così come previsto dal Piano regolatore portuale e dalle autorizzazioni per la realizzazione della Darsena stessa, e che invierà a breve una lettera ai soggetti che hanno presentato la proposta al fine di un suo completamento. Nel frattempo stanno proseguendo anche le procedure di consegna per la progettazione e sondaggi relativi alla realizzazione delle opere pubbliche connesse alla Darsena Europa. Tutti i soggetti presenti hanno condiviso l'esito dei chiarimenti e sottoscritto le procedure in corso, con l'obiettivo di rivedersi tra 1 mese al fine di verificarne lo stato di avanzamento.



## Livorno, si al piano porti

LIVORNO La prima riunione del comitato di gestione dell'Autorità di sistema del Tirreno settentrionale, al completo di tutti i suoi membri, ha dunque varato il piano organico porti: un documento strategico di ricognizione con validità triennale e revisione annuale previsto dalla riforma Delrio e adottato dal presidente Stefano Corsini previa approvazione della delibera da parte del Comitato. I numeri: 1935 tra dipendenti amministrativi e operativi, del network dell'Alto Tirreno con 97 part time. La forza lavoro risulta essere pari a quella del 2013, nonostante la quiescenza di circa 50 lavoratori di due società che operano in appalto e che hanno usufruito di misure per l'incentivazione all'esodo e alla formazione. Mancano comunque i dati di alcune società, non determinanti nei totali. A Piombino, la chiusura di Agelpt ha confermato situazioni di crisi dei traffici e del lavoro, legate agli aspetti siderurgici dello scalo, situazioni di crisi non sono state ancora superate, ma con un interessante potenziale di ripresa nel breve-medio periodo. Più in generale, il piano che verrà aggiornato nei prossimi mesi con i dati ancora mancanti e non fatti pervenire dalle società interessate evidenzia secondo l'AdSP l'esigenza di intervenire sugli aspetti lavoristici del porto di Piombino al fine di tutelare la forza lavoro e programmare gli impegni delle società coinvolte nel ciclo produttivo/operativo esistente, e la necessità di programmare percorsi formativi idonei alla riqualificazione, riconversione del personale. Altra decisione importante la concessione al Comune di Livorno di un'importante area patrimoniale dell'AdSP localizzata in area Paduletta, presso via Enriques, dove sorgerà il nuovo depuratore cittadino in sostituzione di quello del Rivellino. Nei prossimi mesi arriverà la sottoscrizione di un Accordo di Programma per la compilazione di un piano di investimenti, in attuazione delle prescrizioni fornite sul punto dal NURV (l'Autorità competente in materia di VAS) della Regione Toscana in sede di approvazione della VAS sul Piano Regolatore Portuale approvato nel 2015. Infine, il comitato ha approvato l'aggiornamento al 2021 del piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza. Gli obiettivi: individuare le misure di mitigazione e prevedere meccanismi di formazione, attuazione e controllo delle decisioni.



## Sbarchi auto, cosa cambia

LIVORNO Aspettando Godot, come direbbe Samuel Beckett: ovvero, aspettando che la Procura della Repubblica esprima la sua sentenza sulla bega delle concessioni temporanee sul porto, c'è già stato un pronunciamento della direzione generale del ministero delle infrastrutture e trasporti sull'utilizzo dell'accosto 14. Ne hanno parlato sia nell'ultimo comitato di gestione dell'AdSP sia pure non ufficialmente sia nel vertice di Firenze tenuto dal presidente della Regione (ne riferiamo con il comunicato ufficiale su questa stessa pagina). La linea benedetta dal MIT è se abbiamo capito bene la sostanza che quando ci sono esigenze dei traffici e quindi opportunità concrete di lavoro, le banchine pubbliche come la 14 possono essere temporaneamente ma anche meno temporaneamente concesse a chi chiede di potervi operare anche se ha già altri spazi in concessione, purché questi ultimi siano saturati. È appunto il caso Livorno: che rischierebbe in caso contrario di perdere quote di uno dei suoi traffici più importanti, quello dello sbarco delle auto nuove dai grandi car-carry. L'indirizzo che sarebbe stato espresso dal MIT, sia pure con tutte le cautele solite nel linguaggio della burocrazia romana, porterà certamente alcune conseguenze. Speriamo tutte positive. Perché i traffici delle auto sono in questo momento in una nuova crisi di crescita, malgrado il mercato segni una pausa. Tanto che anche gli spazi storici sono saturi. C'è di più: l'assegnazione definitiva al TCO (rinfusi e multipurpose) della banchina sulla sponda est della darsena Toscana, e di alcune delle aree che confinano con la Paduletta, spanno costringendo la Cilp a sgomberare piazzali che per le auto erano preziosi. Ha quindi un senso logico ancora più comprensibile il recente acquisto da parte di Sintermar delle aree (si parla come noto di 110 mila mq) adiacenti ai suoi spazi e dismessi dalla chimica. Aree che tuttavia vanno ancora bonificate e infrastrutturate prima di poter essere concretamente utilizzate.



## IL COMANDO SODDISFAZIONE PER UNA STRAORDINARIA OPERAZIONE DI INTELLIGENCE

### «Tolte dal mercato tre milioni di dosi»

IL SEQUESTRO di cocaina avvenuto giorni fa è «un' opera di grande collaborazione». Esprime grande soddisfazione per quanto accaduto il comandante provinciale della Gdf, Gaetano Cutarelli. «Livorno rappresenta un grande porto del Mediterraneo, uno scalo centrale nell'ambito del quale passano 2.000 container al giorno e 7.940 navi solo nel 2018. In questi casi è fondamentale la collaborazione internazionale». Il comandante Cutarelli ha spiegato il lavoro che viene svolto quotidianamente per intercettare i traffici illeciti. «Monitoriamo le navi che arrivano dal sud America, in particolare da Colombia, Perù e Bolivia. Le organizzazioni criminali fanno passare i loro traffici illeciti all'interno di traffici legali, in quest'occasione la droga era nascosta nei borsoni ma altre volte era nella frutta o nelle intercapedini. Anche il porto di destinazione, in questo caso, era molto sospetto».

LA SODDISFAZIONE espressa non è solo per aver fermato un carico simile, ma anche per aver tolto dal mercato della droga circa 3 milioni di dosi. «Un grammo di cocaina - ha spiegato Cutarelli - può essere anche tagliato quattro o cinque volte. Per settimane, o forse mesi, è stato tolto il rifornimento al mercato della droga». I 644 chili di droga sequestrati al porto rappresentano il più grande sequestro avvenuto a Livorno negli ultimi dieci anni. Ma di certo trovare un quantitativo simile non è frequente. Nel 2018 per esempio a Livorno vennero sequestrati in tutto 308 chilogrammi di cocaina mentre nel 2016 il totale superò quota 253 chilogrammi.

P.B.



## Cocaina nascosta nel caffè, sequestro record

La Finanza intercetta 644 chili di droga proveniente dall' Honduras. Valeva 130 milioni di euro

«UN' OPERAZIONE da manuale». Così il comandante regionale delle Fiamme Gialle, Bruno Bartoloni, ha definito il maxi sequestro di quasi 650 chili di cocaina messo a segno il 15 gennaio scorso al **porto** di Livorno da parte della guardia di finanza e dell' agenzia delle dogane. Un blitz che rappresenta il più alto carico di sostanze stupefacenti mai sequestrato in città, uno dei più ingenti a livello nazionale. Sul mercato avrebbe portato un guadagno di almeno 130 milioni di euro. La droga era nascosta a bordo di una nave battente bandiera portoghese proveniente dall' Honduras e partita dal **porto** spagnolo di Algeciras (provincia di Cadice), dentro un container che trasportava sacchi di caffè. Determinante, in questo caso, una segnalazione della direzione centrale dei servizi antidroga e del reparto del comando generale della guardia di finanza. Le operazioni, dirette dal procuratore capo Ettore Squillace Greco in coordinamento con il procuratore della direzione distrettuale antimafia Giuseppe Creazzo, sono scattate lo scorso 15 gennaio al termine di un lungo e scrupoloso lavoro di monitoraggio. Dopo aver incrociato rotte e analisi di rischio gli uomini della finanza hanno monitorato l' ingresso in **porto** della nave, accertandosi che non avvenissero trasbordi di merce, e una volta attraccata sono saliti a bordo per controllare i container sospetti. Tra questi è stato individuato quello ingombrato. Enorme il quantitativo riscontrato a bordo, suddiviso in 582 pacchetti che recavano la sigla 'DG' e occultato all' interno di 23 borsoni posizionati proprio sopra alcuni sacconi contenenti chicchi di caffè. Le verifiche svolte successivamente dalla finanza hanno portato a ricostruire i movimenti del carico. Spedito da una società produttrice di caffè honduregna e imbarcato su una nave a Puerto Cortes (Honduras) è stato poi spostato su un altro mezzo nel **porto** di Moin, in Costa Rica.

DA QUI doveva raggiungere l' Europa e sbarcare a Barcellona per poi essere consegnato a un' azienda di Madrid. All' interno di uno dei borsoni contrassegnato con della vernice rossa sono stati anche trovati i cloni, perfettamente riprodotti, dei due sigilli apposti alla porta del container che, verosimilmente, sarebbero stati applicati sulle chiusure del contenitore dopo l' estrazione della droga. «Dietro un' operazione così - ha detto il comandante provinciale Gaetano Cutarelli - c' è un' organizzazione criminale di stampo mafioso». Le indagini in corso chiariranno se e in che modo la rete dell' organizzazione criminale ha trovato appiglio anche a Livorno. Paolo Biagioni.



## I TRAFFICI I BORSONI ERANO FACILMENTE ASPORTABILI ALL' APERTURA DEL CONTAINER

### Lo scalo labronico resta uno snodo cruciale

«IL PORTO di Livorno è uno snodo importante, e come tutti gli scali toccati da rotte di grandi navi ci sono anche traffici illeciti. Di questo non ci stupiamo». È voluto arrivare direttamente da Firenze a complimentarsi con gli uomini di Livorno il comandante regionale Bruno Bartoloni. «È stata un'operazione da manuale molto complessa - ha detto - che ha unito personalità competenti e professionalità diverse tra loro. Dietro quest'operazione c'è un lavoro duro e silenzioso, oltre a tanto impegno. Il sistema-paese ha dimostrato di funzionare».

«L'OPERAZIONE è frutto di un lavoro meticoloso che viene fatto ogni giorno - ha aggiunto Giovanni Cassone, dell'agenzia delle dogane - La droga non era destinata al territorio di Livorno e questi borsoni erano stati messi nel container con il metodo 'Rip-Off' (ovvero facilmente asportabili all'apertura del contenitore)». Massimo Marino, vicequestore e direttore per l'Italia centrale della Dcsc (direzione centrale per i servizi antidroga) ha spiegato «la grande operazione di intelligence a livello internazionale. La guardia di finanza in questo tipo di lavoro è maestra, fare affidamento sui nostri esperti è fondamentale per monitorare al meglio i nostri porti».



## «Banchina 76 e tariffe più basse Così ripartiamo»

«L' ULTIMO passo avanti nel cammino per migliorare la ricettività del porto, è la restituzione all' operatività della banchina 76» È soddisfatto il comandante della Capitaneria contrammiraglio (Cp) Giuseppe Tarzia. Dalla finestra del suo ufficio si intravedono le sovrastrutture del giga-yacht Benetti, primo 'cliente' della ritrovata banchina: e presto arriverà un secondo giga, ancora più grande. In attesa che si riesca a ripescare e riutilizzare - almeno come sbarramento provvisorio - la porta del bacino, l' allestimento da svariati milioni di euro e centinaia di posti di lavoro è assicurato. Sempre dalla finestra, il porto medico appare livido sotto le raffiche del vento. Ci aiuta ad aprire l' intervista.

Ammiraglio, l' anno ormai concluso ci ha fatto scrivere del 'miracolo Livorno' per le molte realizzazioni. Ma adesso guardiamo al domani, cominciando dal medico.

«E' un altro degli obiettivi ai quali abbiamo lavorato e stiamo lavorando. Mi dicono che forse alla fine di febbraio si entrerà nel vivo dei lavori per il 'marina': probabilmente con il progressivo spostamento delle barche in darsena nuova».

Difficile però che ci entrino tutte...

«Le soluzioni studiate sono per lo spostamento di settori, mano a mano che saranno interessati ai lavori».

Tra i tanti temi annunciati, si registra un ritardo per il microtunnel al Marzocco.

«E' noto che ci sono stati problemi imprevisti al pozzo sul Magnale: problemi che l' Autorità di sistema ha affrontato con la ditta appaltatrice, fino a un recente accordo per riprendere i lavori. Nel frattempo posso confermare che verrà ulteriormente allargato il canale di accesso alla Darsena Toscana, fino ad almeno 70 metri, e a un pescaggio di 12 metri al centro. Sarà un ulteriore progresso per accogliere le grandi navi portacontainer».

A proposito di queste, il recente incidente in Darsena, che ha visto strappate da una nave per il forte vento due bitte della banchina est, ha fatto parlare di ormeggi a rischio.

«Non bisogna dimenticare che la Darsena Toscana è nata decenni fa, quando le navi che la scalavano avevano dimensioni meno della metà delle attuali. Il cedimento delle due bitte è stato un evento straordinario per il fortissimo vento che ha preso di fianco una nave con un eccezionale carico di container in coperta. Comunque è in atto un piano di verifica di tutte le bitte del porto ai fini della sicurezza».

### Ammiraglio, si è parlato molto, di recente, dei risultati dei traffici nel porto. Un suo parere?

«Non sto a ripetere le cifre che ha fornito l' Avvisatore marittimo e che anche il vostro giornale ha pubblicato. In un quadro generale che ha avuto molte ombre, Livorno ha registrato una buona tenuta sui container e ha ben difeso il record nazionale dei ro/ro. Ma più dei traffici, mi preme sottolineare che abbiamo aperto il porto di notte, abbassato le tariffe, recuperato la banchina 76 di cui parlavamo prima, riaperto il bacino, avviati i lavori al Marzocco: e tanto altro che magari si vede poco».

Insomma, non si fanno miracoli.

Ma tutti insieme ci state provando.

Buon lavoro.

Antonio Fulvi.



## LE REAZIONI IL MINISTRO LORENZO FONTANA

### «Una brillante operazione»

«UN' OPERAZIONE enorme, eccezionale. Grazie a nome di tutti gli italiani». Lo ha detto il ministro dell' Interno Matteo Salvini commentando l' indagine della Guardia di Finanza e dell' Agenzia delle Dogane che ha portato al sequestro nel porto di quasi 640 kg di cocaina. «Congratulazioni alla Dcsa, alla Guardia di Finanza e all' Agenzia delle Dogane per la brillante operazione messa a segno nel porto di Livorno. Risultati come questo dimostrano ancora una volta l' importanza e l' efficacia della rete di collaborazione tra forze dell' ordine nella lotta al narcotraffico». Così il Ministro per la Famiglia e le Disabilità, con delega alle politiche antidroga, Lorenzo Fontana.

**IL TELEGRAFO** giovedì 31 gennaio 2019 **PRIMO PIANO LIVORNO** 3

**NOTIZIE DA LIVORNO**  
L'operazione condotta a casa. Ha...  
L'operazione condotta a casa. Ha...  
L'operazione condotta a casa. Ha...

**«Una brillante operazione»**  
L'operazione condotta a casa. Ha...  
L'operazione condotta a casa. Ha...  
L'operazione condotta a casa. Ha...

**«Banchina 76 e tariffe più basse Così ripartiamo»**  
L'operazione condotta a casa. Ha...  
L'operazione condotta a casa. Ha...  
L'operazione condotta a casa. Ha...

**LE REAZIONI IL MINISTRO LORENZO FONTANA**  
L'operazione condotta a casa. Ha...  
L'operazione condotta a casa. Ha...  
L'operazione condotta a casa. Ha...

La Guardia di Finanza

## Sequestrati 650 chili di cocaina maxi operazione a Livorno

*Trovati in un container spedito dall' Honduras 23 borsoni con 582 panetti Il valore sul mercato supera i 100 milioni di euro*

LUCA SERRANÒ

Trovati in un container spedito dall' Honduras 23 borsoni con 582 panetti Il valore sul mercato supera i 100 milioni di euro Una montagna di cocaina purissima a bordo di una nave mercantile. Ventitré borsoni, 582 panetti, 650 chili di stupefacente.

Tre milioni di dosi, per un valore potenziale sul mercato superiore ai 100 milioni di euro.

Un sequestro-record, il più ingente in Toscana negli ultimi dieci anni, è stato messo a segno nel **porto** di Livorno dal comando provinciale della Guardia di Finanza, nel corso di indagini coordinate dal procuratore di Livorno Ettore Squillace Greco e da quello di Firenze (competente come direzione distrettuale antimafia) Giuseppe Creazzo. Il blitz, scattato grazie a una segnalazione della direzione centrale dei servizi antidroga ( Dcsa), risale ai giorni scorsi, ma è stato reso noto solo ieri. Ancora da individuare mittenti e destinatari del carico, ma visti i numeri gli investigatori hanno pochi dubbi sul coinvolgimento di una grossa organizzazione criminale. Di certo si tratta solo dell' ultimo di una lunghissima serie di sequestri realizzati negli ultimi anni nel **porto** livornese, sempre più crocevia delle rotte dei trafficanti internazionali di cocaina, ma anche di hashish e marijuana.

Il container era stato spedito da una ditta produttrice di caffè in Honduras e imbarcato su una motonave, poi era stato trasbordato su un' altra nave nel **porto** di Moin in Costa Rica. Prima di arrivare a Livorno ha viaggiato per alcune settimane, toccando diversi porti tra Panama, i Caraibi e poi in Spagna. Le ultime tappe prevedevano proprio il passaggio a Livorno e poi il ritorno in Spagna e in particolare a Barcellona, dove era in programma il ritiro del container da parte di una azienda di Madrid.

«Da diversi anni ormai i trafficanti di cocaina scelgono le rotte delle navi mercantili - commenta il comandante delle Fiamme gialle di Livorno Gaetano Cutarelli - si infiltrano in attività lecite, la droga viene nascosta tra migliaia e migliaia di contenitori che fanno il giro del mondo prima di arrivare a destinazione. I grandi porti come quello di Livorno sono snodi cruciali ».

Il maxi sequestro è scattato dopo un lungo appostamento. I finanzieri hanno controllato le ultime fasi di navigazione verso il **porto** per accertare che nessuno si avvicinasse alla barca, poi sono saliti a bordo per l' ispezione. La droga è saltata fuori tra i sacchi di caffè, nascosta in dei borsoni contrassegnati con una X: in un borsone è stata trovata anche una copia perfetta dei sigilli posti al container, che sarebbero stati sostituiti dopo aver prelevato la droga in modo da passare senza problemi i controlli doganali. « Si è trattato di un grande lavoro di intelligence - spiega il comandante regionale della Finanza Bruno Bartoloni - Un' operazione da manuale che testimonia l' efficacia del sistema paese che funziona nel contrasto al traffico di stupefacenti. Livorno è un grande **porto** internazionale, se le grandi navi arrivano qui, arrivano anche i carichi di stupefacenti dal Sudamerica». L' operazione si inserisce in un più ampio piano di controllo delle Fiamme Gialle e dei funzionari dell' Agenzia delle Dogane sulle spedizioni ritenute a rischio, in particolare sulle linee di collegamento marittimo con le nazioni del centro e del sud America. Proprio grazie al lavoro di intelligence alcuni mesi fa era stato arrestato Luigi Ciarelli, 48 anni, precedenti per rapine, usura, detenzione di armi e ricettazione, fratello minore del capo del clan di etnia Rom Ciarelli- Di Silvio ( considerato vicino ai Casamonica): secondo le accuse, era il destinatario di un carico di 80 kg di cocaina scoperto nel gennaio 2018 sempre in **porto** a Livorno. Lo scorso 15 gennaio, invece, la squadra mobile della questura aveva sequestrato in un garage 564 chili di marijuana e 266 chili di hashish, per un valore complessivo di oltre 2 milioni di euro. Agli investigatori sono arrivati i complimenti del ministro Salvini.



© RIPRODUZIONE RISERVATA Il blitz, che risale ai giorni scorsi, è scattato grazie a una segnalazione della direzione centrale dei servizi antidroga Il comandante Cutarelli: "Da anni i trafficanti scelgono le rotte delle navi mercantili e i grandi porti sono snodi cruciali" L' operazione La cocaina nascosta nel container e sotto i panetti ritrovati.

# L'avvisatore Marittimo

Livorno

## IL DIRIGENTE DELL'UFFICIO PROMOZIONE E STUDI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE LABRONICA

### «Livorno al via con la logistica integrata»

Gargiulo: «Lo scalo toscano vuole investire in strutture per la maturazione e il confezionamento»

IL PORTO di Livorno ha una lunga tradizione nel settore dei traffici refrigerati e ortofrutticoli. Oggi, uscito dalla fase di trasformazione che ha visto il passaggio dalle navi stiva ai container reefer, sono tre le strutture che accolgono questo tipo di traffici: il Terminal darsena Toscana (Tdt) con le sue prese per lo stoccaggio dei container refrigerati il Livorno reefer terminal (Lrt), nato nel 2011 per accogliere navi stiva ma oggi orientato soprattutto verso l'entroterra e l'interporto Vespucci, che ospita 10 mila metri quadrati di magazzini refrigerati. Quando arriva un container reefer, prima passa nel piazzale di banchina attrezzato con oltre cento plugin elettrici, poi viene smistato o verso le strutture vicine, ossia appunto Lrt e Vespucci, oppure direttamente verso i mercati di destinazione del Centro e del Nord Italia. Non è quindi occasionale la presenza a Berlino dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, che riunisce i porti di Livorno e Piombino. «Dal 6 all'8 febbraio spiega Gabriele Gargiulo, dirigente dell'ufficio promozione e studi dell'Authority saremo a Berlino, come negli anni passati. Il 7 febbraio alle 11 organizzeremo con TdtGip un workshop nello stand del padiglione 25, assieme a compagnie di navigazione, spedizionieri e Lrt. L'interesse per questo settore è forte. Saremo presenti per dialogare con altri operatori, affiancando il nostro marketing istituzionale al marketing commerciale degli operatori portuali toscani». Come è cambiato il settore? «Negli anni Novanta l'ortofrutta viaggiava sulle navi stiva, per le quali c'erano banchine dedicate. I grandi gruppi si erano distribuiti nei porti del Tirreno, con Dole a Livorno, Chiquita a Genova, Delmonte a Savona e Bonita a Salerno. Poi si è passati dalle navi tradizionali ai container. In stiva oggi arriva poca merce, che a Livorno raggiunge il Reefer terminal, soprattutto proveniente dal Sud America. Il magazzino del terminal è vicino alla banchina pubblica». Quali sono i tipi di prodotti che passano per il porto di Livorno? «Prevalentemente banane, ma anche ananas e frutta stagionale, come pere mele e uva dal Sud America. La stagione da febbraio a maggio è quella con il volume maggiore. Le destinazioni sono l'Italia, prevalentemente Nord Est e Centro, e qualcosa va anche in Europa. E' tutto traffico di importazione, mentre le esportazioni italiane viaggiano via terra». Che programmi ha il porto nel settore refrigerato? «Verranno costruiti nuovi magazzini presso l'interporto, destinati ai prodotti congelati (18 gradi). In un primo momento si costruiranno circa 3 o 4 mila metri quadrati, poi sarà possibile ampliarli. L'obiettivo è aggiungere all'utilizzo dei magazzini anche la logistica integrata con attività come il confezionamento o come la maturazione delle banane. Il problema è essere competitivi sui costi e poi prendere contatti con eventuali clienti. A Berlino ci sono incontri per conoscere l'evoluzione del traffico della frutta e delle tecniche d'immagazzinamento». A Livorno esiste già qualche attività di questo tipo? «Per il momento abbiamo lo stoccaggio di frutta e altre merci deperibili. Se il progetto andrà avanti, verranno realizzati magazzini per la maturazione e impianti per il confezionamento. A Livorno c'è possibilità di ampliamento grazie agli spazi disponibili. Gli operatori hanno già aree in concessione per ampliare l'attività, ma se non basterà valuteremo di attrezzare anche altre zone del porto e dell'interporto». Qual è la partecipazione dell'Authority nell'interporto Vespucci? «Oggi siamo al 10%, ma c'è il progetto di superare il 30% nei prossimi mesi. Consideriamo il Vespucci un vero retroporto e così lo vendiamo alle fiere insieme alle banchine».



# L'avvisatore Marittimo

Livorno

GABRIELE GARGIULO (ADSP OF THE NORTHERN TYRRHENIAN SEA )

## Livorno is ready to make the leap to integrated logistics

*After the transformative phase, Tuscan port to invest in ripening and packaging facilities*

THE PORT of Livorno has a long tradition in the area of fruit and vegetable and refrigerated traffic. Now, after the transformative phase that has seen the transition from traditional cargo ships to reefer containers, there are three facilities that accommodate this type of traffic: Terminal Dock Tuscany (TDT), with its outlets for the storage of refrigerated containers the Livorno reefer terminal (LRT), created in 2011 to accommodate traditional cargo ships but now oriented mainly towards the hinterland and the Vespucci Freight Village, which houses 10,000sqm of refrigerated warehouses. When a reefer container arrives, it first passes through the quayside area equipped with over a hundred electrical outlet positions, then it is moved onward, either to nearby facilities like LRT and Vespucci, or directly to the destination markets of Central and Northern Italy. So it is not unusual for the Port System Authority of the Northern Tyrrhenian Sea, which represents the ports of Livorno and Piombino, to be present in Berlin. Gabriele Gargiulo, the director of the AdSP's marketing department, explained, We will be in Berlin from 6 to 8 February, as in previous years. On February 7 at 11am, we will hold a workshop with TDTGIP at our stand in pavilion 25, together with shipping companies, forwarders and LRT. There is strong interest in this sector. We will be present to converse with other operators, supplementing our institutional marketing with the Tuscan port operators' commercial marketing. How has the sector changed? In the 1990s, fruit and vegetables travelled on traditional cargo ships, which had their own dedicated docks. The major groups were distributed across the ports of the Tyrrhenian Sea, with Dole in Livorno, Chiquita in Genoa, Delmonte in Savona and Bonita in Salerno. Then we switched from traditional ships to containers. Nowadays very little cargo arrives in the holds of cargo ships, which in Livorno come to the Reefer terminal, and are primarily from South America. The terminal warehouse is near the public docks. What types of products pass through the port of Livorno? Mostly bananas, but also pineapples and seasonal fruit, such as pears, apples and grapes from South America. The largest volumes are in the season from February to May. The destinations are Italy, mainly NorthEast and Central Italy, and some goods also travel elsewhere in Europe. It's all import traffic, with Italian exports traveling by land. What plans does the port have for the refrigerated sector? New warehouses will be built at the freight village for frozen products (18 degrees). In the first phase, about three or four thousand square meters of refrigerated warehouses will be built, with the potential of further expansion. Does Livorno already have any such facilities? For the time being we have storage facilities for fruit and other perishable goods. If the project goes ahead, ripening warehouses and packaging plants will also be built. In Livorno there is the possibility for expansion because the space is available. The operators already have areas in concession to expand the facilities, but if it is not enough we will consider equipping other areas of the port and the freight village. How large is the Port System Authority's stake in the Vespucci freight village? We are currently at 10%, but there is a plan to increase the stake to over 30% in the coming months. We consider the Vespucci to be a true freight village and so we market it at the fairs in combination with the port.

**“Livorno is ready to make the leap to integrated logistics”**  
After the transformative phase, Tuscan port to invest in ripening and packaging facilities

**“La Spezia needs temperature-controlled warehouses”**  
La Spezia: “At the moment the port of can only accommodate containerized traffic and not bulk.”

## Porto di Livorno: sequestrati 650 chilogrammi di cocaina

*Suddivisa in panetti all'interno di borsoni e caffè, avrebbe fruttato 120 milioni*

LIVORNO La Guardia di finanza, a lavoro con l'Agenzia delle dogane, ha sequestrato stamattina un carico di circa 650 chilogrammi di cocaina all'interno di un container giunto nel porto di Livorno e proveniente dalla Spagna. I panetti nascosti in 23 borsoni tra sacchi di caffè, che avrebbero dovuto confondere i cani dell'unità cinofila, avrebbero fruttato circa 120 milioni di euro. Per la Guardia di finanza labronica si tratta di una delle operazioni più importanti degli ultimi 10 anni.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Porto di Livorno: sequestrati 650 chilogrammi di cocaina'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The page includes a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. A sidebar on the right features a newsletter sign-up form, a 'ULTIME POPOLARI VIDEO' section with a video player, and a list of related articles such as '4 nuove gru Armg all'Apm terminals di Vado Ligure' and 'Istat: cresce la fiducia dei consumatori'. A 'POTREBBE INTERESSARTI' section is also visible at the bottom.

## Cocaina, sequestrate nel porto di Livorno 3 milioni di dosi

Livorno - Il maxi-sequestro di cocaina nel porto di Livorno in mezzo a sacchi di caffè su una nave proveniente dall'Honduras, ha bruciato sul mercato della droga 3 milioni di dosi dello stupefacente. È quanto sottolineano gli investigatori in una conferenza stampa dove l'operazione è stata illustrata dal comandante delle Fiamme gialle di Livorno Gaetano Cutarelli, che ha ricordato l'importanza della cooperazione internazionale tra investigatori per arrivare a questi risultati, e dal comandante della Toscana Bruno Bartoloni. «Si è trattato di un grande lavoro di intelligence - ha detto Bartoloni - un grande lavoro di squadra. Vorrei richiamare l'attenzione su un'operazione da manuale che testimonia l'efficacia del sistema paese che funziona nel contrasto al traffico di stupefacenti. Ringrazio tutti quelli che hanno collaborato all'operazione. Livorno è un grande porto internazionale - ha concluso - e se le rotte delle grandi navi arrivano qui, arrivano anche i carichi di stupefacenti dal Sudamerica».

The screenshot shows a news article on a website. The main headline is "Cocaina, sequestrate nel porto di Livorno 3 milioni di dosi". Below the headline is a sub-headline: "Livorno - È quanto sottolineano gli investigatori in una conferenza stampa dove l'operazione è stata illustrata dal comandante delle Fiamme gialle di Livorno Gaetano Cutarelli." There is a photograph showing a person weighing large white bags on a scale. The article text is partially visible, starting with "Livorno - Il maxi-sequestro di cocaina nel porto di Livorno in mezzo a sacchi di caffè su una nave proveniente dall'Honduras, ha bruciato sul mercato della droga 3 milioni di dosi dello stupefacente. È quanto sottolineano gli investigatori in una conferenza stampa dove l'operazione è stata illustrata dal comandante delle Fiamme gialle di Livorno Gaetano Cutarelli, che ha ricordato l'importanza della cooperazione internazionale tra investigatori per arrivare a questi risultati, e dal comandante della Toscana Bruno Bartoloni. «Si è trattato di un grande lavoro di intelligence - ha detto Bartoloni - un grande lavoro di squadra. Vorrei richiamare l'attenzione su un'operazione da manuale che testimonia l'efficacia del sistema paese che funziona nel contrasto al traffico di stupefacenti. Ringrazio tutti quelli che hanno collaborato all'operazione. Livorno è un grande porto internazionale - ha concluso - e se le rotte delle grandi navi arrivano qui, arrivano anche i carichi di stupefacenti dal Sudamerica»." The website interface includes a navigation bar at the top with categories like "PORTS", "MAGAZINE", and "PILOTINA BLOG".

# Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

## Sindacati al ministero Camping cig: «Mobilitazione»

PIOMBINO. È arrivata ieri la convocazione al Mise, richiesta dai sindacati ormai da mesi, per fare il punto sulla situazione di Aferpi: l' appuntamento, annunciato dal vicecapo di gabinetto del Mise, Giorgio Sorial, è per il 19 febbraio alle 14, e riguarda sindacati, azienda, Regione, Comune e **Autorità portuale**.

Intanto sulla situazione delle acciaierie interviene Camping cig, secondo cui «è ormai chiaro a tutti che i comportamenti concreti di Jindal non sono quelli di una azienda che vuole costruire un nuovo moderno stabilimento siderurgico».

Si riduce il monte ore di lavoro, non si investe sui treni, si risparmia all'osso sulle manutenzioni, non si migliora la qualità del prodotto e non si aggredisce il mercato, si ritardano gli smantellamenti, si usano gli ammortizzatori solo al fine di ridurre i costi. A cosa mira questo clima in fabbrica di rinvio e mera sopravvivenza nella mediocrità, raschiando il fondo del barile per far quadrare miseri conti?».

A Camping cig non piace l'atteggiamento dei sindacati «espresso nell'ultimo comunicato. Così si diventa complici della strategia dell'azienda e delle amministrazioni pubbliche che hanno messo il cappio al collo degli operai Aferpi. Non serve una passeggiata con qualche auto verso la prefettura di Livorno, come già avvenuto in passato, occorrono risposte forti, cominciando con un'assemblea coi lavoratori a cui si spieghi con chiarezza tutta la pericolosità della situazione, dove si proponga una grande mobilitazione cittadina, preparata con l'impegno e il tempo necessari, che all'azienda chieda investimenti subito e lavoro, all'amministrazione comunale trasparenza su quel che sa, al Governo di mantenere le promesse fatte al Mise dal sottosegretario Galli, che assicurò una severa vigilanza governativa sull'operato dell'azienda. A fine anno - conclude il Camping cig - scadono gli ammortizzatori sociali per 1900 lavoratori, come dire che siamo seduti su una bomba, che tutti fanno finta di non vedere».

**PIOMBINO**  
**C'è la graduatoria definitiva per l'assegnazione degli alloggi**  
Su 309 domande presentate sono 172 le persone ammesse nell'elenco, previsti dal Comune ulteriori controlli sui requisiti contenuti nelle richieste

**Sindacati al ministero Camping cig: «Mobilitazione»**

**SABATO MANIFESTAZIONE DI CITTADINI E ASSOCIAZIONI**

**Proteste in via Barontini per le elezioni dei cani**

## Per l'isola d'Elba piani di sviluppo

LIVORNO La Direzione Sviluppo e Innovazione dell'Autorità di sistema del Tirreno settentrionale coordinerà il programma Blue-Port 2030, finanziato dalla Commissione Europea, con cui si avviano attività ed investimenti specificamente dedicati allo sviluppo ed all'innovazione della dimensione insulare del sistema portuale. L'Autorità Portuale si è proposta quale soggetto chiave non solo per l'approntamento di infrastrutture materiali di vitale importanza per le comunità isolate, ma anche per abilitare, facilitare e attivare processi legati alla Blue Economy. In questo ambito esiste infatti un potenziale di crescita, su cui i porti hanno un ruolo primario nello sbloccare le opportunità di sviluppo e innovazione sostenibili. Il primo obiettivo dice una nota da palazzo Rosciano è una programmazione che minimizzi la pressione sulla rete viaria e renda più efficiente l'instradamento dei flussi all'imbarco, il traffico in area portuale e nei punti di connessione con i centri urbani. Per ridurre i tempi di attuazione sono stati già attivati strumenti GIS per supportare e provvedere, di intesa con le amministrazioni locali, il ridisegno delle funzioni portuali dell'Elba che si collegano ai traghetti, ai traffici crocieristici, a quelli commerciali, con una particolare attenzione al porto dell'Energia e della Pesca. La previsione degli interventi, distinti in breve medio e lungo periodo, con priorità alle azioni di messa in sicurezza ed efficienza dei servizi di continuità territoriale, saranno la base per le richieste di finanziamento previsti nel Documento unico di programmazione delle isole minori (DUPIM). Con infrastrutture date, le tecnologie ICT permetteranno di attivare servizi di infomobilità e di innovazione digitale a supporto della mobilità per l'isola e di integrazione all'interno della viabilità insulare e con l'Aeroporto. Verranno inoltre elaborate ed attivate soluzioni ad hoc per i monitoraggi e controlli diffusi a supporto della gestione portuale e della sicurezza ambientale. Blue Port 2030 richiama il grande potenziale dell'Economia del mare, la dimensione insulare del tutto peculiare del Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale e l'esigenza di promuovere connessioni per un turismo e una mobilità sostenibile in ecosistemi delicati come quelli dell'Arcipelago toscano. In quest'ottica, la cooperazione internazionale con altri territori costieri ed insulari europei e mediterranei è cruciale per mettere a fattor comune pratiche ed interventi coordinati, anche attraverso specifici Gruppi Europei di Cooperazione Territoriale (GECT), come il GECT Archimed che comprende le isole mediterranee. Il grafico che segue illustra come il nodo logistico dell'alto Tirreno, a partire da strumenti di cui l'AdSP si è dotata, attraverso un insieme di azioni strategiche, da misurare con l'innovativo Smart Port Sustainability Index, è in grado di offrire infrastrutture e servizi che assicurano piena connettività, accessibilità, interoperabilità, sostenibilità e, in definitiva, creazione di valore nel lungo periodo.



## Interporto via ai colloqui per ricollocare il personale

VERTENZA Via ai colloqui per la ricollocazione dei lavoratori di Interporto. L'altra sera, nella sede della piattaforma logistica, si sono incontrati per la seconda volta nel giro di pochi giorni le organizzazioni sindacali e la delegazione di Civitavecchia Fruit Forrest Terminal con capo delegazione il vice presidente, Sergio Serpente (nella foto). «L'incontro è stato interlocutorio ma ricco di spunti per entrambe le delegazioni - commentano unitamente i sindacati Abbiano riaffermato la necessità della costruzione di un futuro organigramma, da parte di Cfft, per le lavoratrici e i lavoratori di Icpl.

Dopo un'ampia discussione si è stabilito che l'azienda inizierà a convocare i lavoratori, come richiesto dai sindacati in presenza delle Rsa, per una serie di colloqui necessari alla costruzione dell'organigramma ritenuto indispensabile sia per l'attività lavorativa del personale Icpl coinvolto, sia per permettere, come ribadito dalle organizzazioni sindacali, una discussione proficua e costruttiva verso la risoluzione migliore per entrambe le parti. Non appena terminati i colloqui, la Cfft presenterà il documento ai sindacati nell'ambito di un incontro. Incontro che, auspichiamo, possa determinare la parola fine a 12 anni di tensione nelle vite lavorative degli impiegati di Icpl». Sulla stessa lunghezza d'onda quanto afferma anche il vice presidente Serpente.

«Con i sindacati mi sembra di poter dire che c'è unità d'intenti, inizieremo questi colloqui per capire e valutare le capacità dei vari dipendenti e impiegarli nei settori che sono più congeniali sia a noi come società che a loro come lavoratori». Ma il dirigente di Cfft parla anche delle grandi potenzialità della piattaforma logistica. «E' una struttura che, se rivalutata per quel che vale, può dare grande linfa all'economia e lo sviluppo della città e soprattutto del **porto**. Lo scalo è infatti il volano principale per la rinascita dell'Interporto. E' chiaro che deve crescere notevolmente il traffico merci. Oggi operiamo soprattutto sull'agroalimentare, ma le potenzialità di Icpl sono immense e potrebbero spaziare su tanti altri prodotti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Le prospettive marittime del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della seta

Giulia Sarti

NAPOLI L'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale insieme a Srm, Studi e ricerche per il Mezzogiorno organizza il prossimo 15 Febbraio un convegno che mette al centro e a confronto il Canale di Suez e la Via della seta: prospettive marittime del Mediterraneo. Ad aprire l'evento, che si svolgerà al Centro congressi del terminal Napoli (stazione marittima), a partire dalle ore 10, sarà la presentazione del libro del presidente AdSp Pietro Spirito Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta che prende appunto in esame l'itinerario delle rotte mediterranee, che stanno tornando ad assumere una centralità strategica dopo il raddoppio del Canale di Suez. Quale ruolo giocano in questo scenario i porti meridionali? Quale nella nuova iniziativa cinese della Via della seta? All'introduzione del presidente Spirito seguirà l'intervento di Alessandro Panaro, responsabile maritime & mediterranean economy Srm per spiegare gli esiti dello studio condotto insieme a Alexbank sull'impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici e sulla competitività del Mediterraneo. Alle 11 la tavola rotonda nella quale i partecipanti si confronteranno sui Rischi e opportunità per il sistema portuale del Mezzogiorno con Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, Graziano Delrio, ex ministro dei Trasporti, Michele Geraci, sottosegretario al ministero dello Sviluppo Economico, Adriano Giannola, presidente della Svimez e Edoardo Rixi, vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, moderati da Adriano Albano (Rai-Tgr Campania). Per partecipare all'evento è necessaria la registrazione, inviando una mail a [eventi@porto.napoli.it](mailto:eventi@porto.napoli.it) entro il 14 Febbraio 2019, mentre per il programma dettagliato: Programma convegno.

# Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Il presidente dell' Autorità di sistema Patroni Griffi ha già chiesto di incontrare amministrazione e operatori L' INTERVISTA

## «La Msc di domenica? Potrebbe creare problemi con il commercio»

Per i giganti del mare servono nuove banchine che siano attrezzate e più vicine alla città È necessario creare un' offerta adeguata Mi piace il sistema delle card sperimentato a Genova

Nuove banchine per attirare traffico ed un' offerta turistica adeguata. Questo occorre, secondo il presidente dell' Autorità di sistema portuale Ugo Patroni Griffi, per fare crescere il mercato delle crociere.

### Potrebbero aggiungersi ulteriori presenze al programma crocieristico?

«Rispetto a quanto pubblicato sul sito dell' Autorità di sistema, abbiamo aggiunto una nuova nave, molto bella, della Ponant. Il totale, dunque, sale a 44 a fronte dei 45 scali dello scorso anno. Ma è certamente possibile un ulteriore aumento».

### Perché Msc prevede nove scali in meno rispetto al 2018 e comincia a maggio invece che a marzo?

«Dipende dalla loro stagione crocieristica, il cui inizio varia di anno in anno. Quest' anno la stagione inizia più tardi e questo fa perdere alcuni scali».

### La presenza di domenica, non più di lunedì, delle navi da crociera non è un rischio? Il commercio a Brindisi è pronto per uno sforzo di questo tipo?

«Non lo so e questo, in effetti, può essere un problema.

Per questo ho chiesto un incontro con l' amministrazione e gli operatori commerciali, o meglio i loro rappresentanti, in particolar modo Camera di commercio, Confcommercio e Confindustria. La crocieristica è un mercato a sé e richiede diversi requisiti. A partire dalle infrastrutture per accogliere le navi, tenendo conto che si tratta di un mercato in continua evoluzione, con navi sempre più grandi ed esigenze sempre maggiori, innanzitutto sul fronte del rifornimento di carburante. Ormai in costruzione, e anche in esercizio, si trovano sempre più navi alimentate ibridamente, con carburante tradizionale e Lng. E addirittura alcune solo con Lng. Bisogna, quindi, offrire servizi adeguati e accosti sufficienti per navi sempre più grandi, oltre i 300 metri, con più di 10mila persone a bordo tra equipaggio e passeggeri. E poi c' è la scelta della località».

### Da cosa dipende questa scelta?

«Dalla notorietà della località. E dal ranking sui social, che è un fatto importantissimo. E ancora dalla presenza di ristoranti, negozi e attrattive. Per finire con la presenza, nei dintorni, di mete note a livello internazionale, facilmente raggiungibili».

### Le crociere portano economia sul territorio?

«Molte amministrazioni puntano al segmento economy che, però, essendo molto massificato lascia poco sul territorio.

Molto più interessanti sono i segmenti specializzati come adventure, luxury, small luxury, un mercato con un' offerta diversificata, che cerca l' esperienza anche in località meno note, con una clientela più sofisticata e dalle capacità di spesa più alta. Richiedendo meno spazi in banchina».

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ



### **Ci sono anche crocieristi di altri segmenti che scelgono di restare in città?**

«Certo. Ed è per loro che bisogna creare un' offerta. Ecco perché ho chiesto incontri con le amministrazioni dei porti maggiori dell' Autorità di sistema. L' obiettivo è costruire un' offerta adeguata: commerciale, esperienziale, di visita di località. Il modello che mi piace di più, in questo senso, è quello sperimentato a Genova: una card che consenta di utilizzare i mezzi pubblici, visitare i musei e godere di altri servizi.

Così si invoglia una maggiore quantità di passeggeri a scendere e visitare la città, generando un plusvalore a livello locale».

### **Quelli di Costa Crociere sono scali sperimentali?**

«La Costa ha interesse su Brindisi e lo ha già manifestato. Abbiamo mandato loro una serie di informative sul porto e sulla disponibilità di accosti.

Ma è evidente che il problema principale di Brindisi è la carenza di accosti idonei alla crocieristica. L' unico utilizzabile e quello di Costa Morena Nord, che non è il massimo: stai nel porto industriale e anche lontano dal centro».

### **E il porto interno?**

«Per le navi grandi non va bene. Ospita già con difficoltà la navi di classe fino a Venezia, dunque di dimensioni medie. È insufficiente il bacino di evoluzione: lo spazio di manovra è poco e la nave non gira.

Ha bisogno di tempi lunghi o dei rimorchiatori, entrambe cose che le compagnie tendono ad evitare».

### **Dunque per intercettare nuovo traffico bastano nuove banchine? E dove?**

«L' unica possibilità è il progetto per Sant' Apollinare. Tra i cinque accosti previsti, uno è particolarmente conveniente per la crocieristica. Posizione e dimensioni permetterebbero l' attracco e tutte le manovre.

In un accosto vicino al centro cittadino, quindi ottimale anche da questo punto di vista. Il balzo, dunque, si potrà fare solo quando aumenteranno i servizi».

Doppia presenza

## Crociere in ritardo ma di qualità Tra maggio e dicembre 44 scali

Arrivano per due volte le imbarcazioni della Costa: Neoriviera e Vittoria Due navi in contemporanea per tre scali: il 21 maggio, il 2 luglio ed il 29 settembre La nave Musica approderà dieci volte in meno rispetto al 2018

FRANCESCO TRINCHERA

Un calendario con 44 approdi distribuiti tra maggio e dicembre: il cammino verso la nuova stagione crocieristica, quella del 2019, si delinea con una serie di appuntamenti nel cronoprogramma aggiornato a venerdì scorso dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale.

Il punto di partenza della stagione crocieristica per il 2019 arriva molto più tardi rispetto allo scorso anno, quando gli arrivi erano cominciati già alla fine di marzo. Stavolta, invece, si comincia l' 1 maggio, con il primo arrivo, quello della Azamara Pursuit della Azamara Club che si fermerà a Brindisi arrivando da Naxos (Nasso), isola greca dell' Egeo, prima di prendere il mare verso Kotor (Cattaro), centro costiero montenegrino: l' imbarcazione dovrebbe arrivare nel **porto** brindisino alle 13 per poi riprendere il mare alle 20.

Successivamente, ci saranno altri sei sbarchi per quel che riguarda il mese di maggio, mentre saranno sempre sette gli approdi per il mese di giugno. Altri otto approdi, invece, si terranno nel mese di luglio, quindi ad agosto il **porto** brindisino sarà toccato in sei occasioni.

Il calendario sarà ricco di appuntamenti nel mese di settembre, quando gli approdi previsti saranno dieci e quindi quattro ad ottobre. L' ultimo degli approdi, infine, sarà in là nel tempo, più tardi rispetto allo scorso anno, ovvero a dicembre: il 14 del mese sarà la volta l' Amera/Prinsendam dell' Holland American Line.

La parte del leone, come sempre, la farà la Msc Musica di Msc Crociere. La compagnia arriverà nel **porto** brindisino per 21 volte contro le 30 del 2018: venti volte con la Musica e una con la Magnifica. Msc, dunque, scalerà nove volte in meno a Brindisi.

E a differenza di quanto accaduto negli anni passati, la giornata prevista per lo sbarco dei crocieristi, in arrivo da Venezia per poi dirigersi a Katakolon (Katakolo, centro costiero greco), è quella di domenica, con orario tra le 13 e le 18.

Una differenza sostanziale, che richiederà la rimodulazione dell' offerta organizzata negli anni passati, visto che fino al 2018 Msc approdava di lunedì.

Altre imbarcazioni che torneranno in diverse occasioni nel **porto** brindisino saranno quelle della Marella Celebration della Marella Cruises per nove volte, tutte di martedì, la Seabourn Odyssey della Seabourn per tre e quindi sia la Aegean Odyssey della Voyagers Antiquity che la Silver Shadow della Silver Sea per due. La prima si fermerà a Brindisi arrivando da Orgostoli (nella municipalità di Cefalonia) per poi dirigersi a Kotor, la seconda arriverà da Nidri (municipalità di Lefkada) per poi dirigersi a Vodice (Vodizze, in Dalmazia) in due occasioni e Dubrovnik in una.

Proseguendo, la Aegean Odyssey in un caso fermerà a Brindisi come approdo intermedio tra Dubrovnik e Catania e nell' altro tra il **porto** albanese di Saranda ed ancora Dubrovnik. Per quel che riguarda al Silver Shadow, in un caso Brindisi sarà intermedia sempre tra il centro della Croazia e Chania (La Canea, comune dell' isola di Creta) e nell' altro tra Kotor e la capitale maltese de La Valletta.

Nelle occasioni rimanenti si tratta, per adesso, di approdi isolati, anche se in alcuni casi si tratta di una stessa compagnia con più imbarcazioni che faranno scalo a Brindisi. Tra questi arrivi singoli c' è quello della Msc Magnifica il 13 maggio. Ma ci sono anche due scali della Costa Crociere, che sarà a Brindisi l' 8 maggio con la Neoriviera ed il 7 ottobre con la Costa Vittoria. Il quarto scalo singolo, invece, si è aggiunto di recente: a settembre arriverà la Bougainville della compagnia francese Ponant, che ormeggerà nel **porto** interno.

Ci sono, inoltre, tre date in cui nel **porto** brindisino arriveranno due navi nella stessa giornata: la prima è quella del 21



maggio con la Marella Celebration e la Aegean Odyssey, quindi il 2 luglio, con la Silver Shadow e la Marella Celebration ed infine il 29 settembre con la Msc Musica e la Azamara Journey. In quel caso saranno richiesti diversi punti di sbarco: le banchine, ad oggi, non sono indicate nel calendario pubblicato sul sito dell' Autorità di sistema portuale.

## GLI OPERATORI E UN PORTO DA FAR RIPARTIRE

Sfide, rilancio, ripresa. Parole molto forti e cariche di significato, soprattutto quando si parla del Porto di Taranto.

Porto, che continua ad essere centro di interesse per il futuro della città. Come operatori del settore temiamo che l'agognata svolta, decisiva, per il rilancio del Porto ancora una volta possa sfuggire. Riteniamo che la scelta di Yilport, terminalista solido e riconosciuto a livello internazionale, pronto a investimenti importanti in termini economici e sociali sia la migliore delle scelte per il rilancio dei traffici di natura commerciale a Taranto.

Il molo polisettoriale è da anni orfano di prospettive tese ad un concreto rilancio; la proposta del terminalista Yilport, multinazionale di indubbe capacità economiche e strategiche, già impegnato nel settore con competenze tali da poter incidere sullo sviluppo dell'infrastruttura ionica, entusiasma il cluster portuale, bramoso di progetti con visione a lungo termine.

La decisione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, orientata all'affidamento al colosso turco della concessione demaniale cinquantennale rappresenta oggi un'occasione da prendere al volo. Certamente l'**ADSP**, nel prendere tale decisione, oltre che le necessarie garanzie, avrà considerato i numeri, le opportunità per i lavoratori della Taranto Port Workers Agency srl e soprattutto le prospettive di rilancio per tutto l'indotto portuale e quindi agenzie, spedizionieri, servizi portuali, trasportatori, imprese portuali che vivono un periodo non certo esaltante visto l'incessante calo di traffico nel porto di Taranto.

Da anni gli operatori attendono risposte e programmi, allo stesso tempo i porti con i quali Taranto compete fanno passi in avanti sotto il profilo tecnico ed operativo.

È necessario che tutti i professionisti, le Autorità e le intelligenze del comparto trovino insieme le condizioni di giusta sintesi tra la sicurezza, grande e noto vanto della nostra portualità, e lo snellimento degli iter burocratici, spesso freno per operatori stranieri che si interfacciano con realtà locali.

Le condizioni esistenti, gli iter burocratici legali ed amministrativi spaventano gli operatori, pur valutando legittimo l'interesse di quanti sono coinvolti nella vicenda per far valere le proprie ragioni; il rischio è che, ancora una volta, a farne le spese siano gli operatori del settore. L'auspicio è che gli interessi di pochi non costituiscano una pesante zavorra per il futuro del comparto. Da parte nostra restiamo attenti e vigili offrendo, come sempre abbiamo fatto, competenza e professionalità a quanti abbiano voglia di lavorare per il bene del nostro porto che allo stato delle cose resta la più grande opportunità di rilancio dell'economia cittadina; attrarre capitali e lavoro con un porto operativo, snello e sicuro può essere la chiave di volta del rilancio di Taranto.



VERTICE A ROMA VERTICE A ROMA

## Progetti Aree logistiche integrate Fondi a rischio anche per Taranto

È convocato per oggi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Tavolo centrale di coordinamento dei progetti delle Aree logistiche integrate (Ali). Nel corso dell'incontro saranno esaminati gli interventi proposti anche dall'Ali del Sistema Pugliese-Lucano, così come modulati dall'applicazione della metodologia di valutazione, condivisa con il Tavolo centrale, e dalle analisi di merito effettuate dalla competente Direzione generale del Mit, con il supporto della Struttura tecnica di missione e di Ram, Logistica, Infrastrutture e trasporti.

La riunione riveste particolare importanza per le Regioni Puglia e Basilicata perché i progetti a suo tempo indicati nel loro Documento di analisi e proposte, redatto in base all'Accordo di adesione sottoscritto nel settembre del 2016 da tutti i soggetti chiamati a indicare gli interventi, sono stati poi riclassificati in base allo stato della progettazione, all'avanzamento dell'iter autorizzativo, ai tempi di cantierabilità e pertanto al loro grado di maturità, utile per l'ammissione alla finanziabilità sui fondi Pon Infrastrutture e reti 2014-2020.

Sono interventi di varia dimensione anche nel **porto** di Taranto e interventi sulla linea ferroviaria Metaponto-Taranto, utili questi ultimi per il rilancio dello scalo intermodale di Ferrandina che è un presidio intermodale molto forte della Zona Economica speciale Ionica.

Occorre infatti rilevare che gran parte degli interventi infrastrutturali proposti dalle due Regioni sono risultati funzionali ai Piani di sviluppo strategico delle Zes, l'Adriatica cui si è aggregato il Molise - e la Ionica che comprende la Basilicata. Ma la metodologia di valutazione proposta a luglio 2018 dal Mit non ha previsto l'inserimento degli interventi indicati per le Ali - e funzionali ai Piani di sviluppo strategico delle Zes - fra i criteri per ammetterli al finanziamento sul Pon Infrastrutture e reti 2014-2020.

Ne deriva pertanto il rischio che progetti proposti per l'Ali del sistema Pugliese Lucano e che sono funzionali anche alle Zes possano non essere ammessi al finanziamento sui fondi 2014-2020, perché non ritenuti tutti sufficientemente maturi e trasferiti sul futuro ciclo dei fondi comunitari 2021-2028.



### L' INTERVENTO Marco Caffio, presidente degli agenti raccomandatori marittimi, sposa l' orientamento dell' Autorità portuale dello Jonio

## «La proposta Yilport va colta al volo per rilanciare il porto»

«Sfide, rilancio, ripresa. Parole molto forti e cariche di significato, soprattutto quando si parla del Porto di Taranto.

Porto, che continua ad essere centro di interesse per il futuro della città. Come operatori del settore - avverte Marco Caffio, presidente degli agenti raccomandatori marittimi, sezione di Taranto - temiamo che l' agognata svolta, decisiva, per il rilancio del Porto ancora una volta possa sfuggire». Così Caffio interviene nel dibattito che si è aperto sul rilancio del porto e sulla scelta di Yilport per il molo polisettoriale «Riteniamo - spiega - che la scelta di Yilport, terminalista solido e riconosciuto a livello Internazionale, pronto a investimenti importanti in termini economici e sociali sia la migliore delle scelte per il rilancio dei traffici di natura commerciale a Taranto».

Caffio, peraltro, ricorda, che il molo polisettoriale è da anni orfano di prospettive tese ad un concreto rilancio, mentre la proposta avanzata dal terminalista Yilport «entusiasma il cluster portuale, bramoso di progetti con visione a lungo termine. La decisione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, orientata all' affidamento al colosso turco della concessione demaniale cinquantennale rappresenta oggi un' occasione da prendere al volo. Certamente l' Adsp - insiste - nel prendere tale decisione, oltre che le necessarie garanzie, avrà considerato i numeri, le opportunità per i lavoratori della Taranto Port Workers Agency e, soprattutto, le prospettive di rilancio per tutto l' indotto portuale e quindi agenzie, spedizionieri, servizi portuali, trasportatori, imprese portuali che vivono un periodo non certo esaltante visto l' incessante calo di traffico nel porto di Taranto».

Da anni gli operatori attendono risposte e programmi, allo stesso tempo i porti con i quali Taranto compete fanno passi in avanti sotto il profilo tecnico ed operativo.

«E' necessario - aggiunge - che tutti i professionisti, le Autorità e le intelligenze del comparto trovino insieme le condizioni di giusta sintesi tra la sicurezza, grande e noto vanto della nostra portualità, e lo snellimento degli iter burocratici, spesso freno per operatori stranieri che si interfacciano con realtà locali. Le condizioni esistenti, gli iter burocratici legali ed amministrativi spaventano gli operatori, pur valutando legittimo l' interesse di quanti sono coinvolti nella vicenda per far valere le proprie ragioni; il rischio è che, ancora una volta, a farne le spese siano gli operatori del settore.

L' auspicio è che gli interessi di pochi non costituiscano una pesante zavorra per il futuro del comparto. Da parte nostra - conclude Caffio - restiamo attenti e vigili offrendo, come sempre abbiamo fatto, competenza e professionalità a quanti abbiano voglia di lavorare per il bene del nostro porto che allo stato delle cose resta la più grande opportunità di rilancio dell' economia cittadina; attrarre capitali e lavoro con un porto operativo, snello e sicuro può essere la chiave di volta del rilancio di Taranto».



### Capitaneria, s' insedia il nuovo comandante

Si è insediato in Capitaneria di porto in qualità di direttore marittimo della Sicilia Occidentale il contrammiraglio Roberto Isidori, che prende il posto del comandante Salvatore Gravante, nominato segretario generale dell' **autorità** di sistema **portuale** della Sicilia Occidentale. Il contrammiraglio, che proviene dalla sede di Roma, ha ricoperto numerosi incarichi dirigenziali, prevalentemente presso il comando generale del corpo delle Capitanerie di porto, nell' area tecnico finanziaria, svolgendo, tuttavia, in passato incarichi di prestigio anche presso lo Stato maggiore della Difesa e l' Ufficio di gabinetto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Isidori ha, inoltre, ricoperto nel corso della sua carriera incarichi di comando dei porti di Fano, Viareggio e Cagliari, esercitando in quest' ultima sede anche la funzione di Direttore marittimo della Sardegna centro meridionale e di commissario Straordinario dell' **autorità portuale** di Cagliari e del Centro Sud Sardegna.

TRIBUNALE.

### «La Sea-Watch sbarchi a Catania» Così il Viminale punta all' inchiesta

Nuovo porto al posto di Siracusa per cambiare Procura. La nave rinvia la partenza

Fabrizio Caccia

ROMA Non è ancora finita. La Sea-Watch 3 con a bordo i 47 migranti, salvati 13 giorni fa al largo di Tripoli, dopo gli accordi del governo italiano con l' Ue ha avuto l' ordine dal Viminale di lasciare Siracusa e approdare a Catania. Ma il ministro dell' Interno, Matteo Salvini, non chiude affatto la pratica Ong: «Missione compiuta - esulta - la nostra linea della fermezza ha portato otto Paesi europei (Germania, Lussemburgo, Romania, Francia, Portogallo, Lituania, Malta e Spagna) a farsi carico dell' accoglienza degli ospiti a bordo. Su 47 migranti in Italia ne resteranno uno o due...».

Ma poi ecco che affonda il colpo: «Rimane l' auspicio che l' autorità giudiziaria - dice Salvini - prenda in considerazione le ripetute irregolarità a carico della ong tedesca».

Un assist perfetto per il procuratore di Catania, Carmelo Zuccaro, che da tre anni indaga sulle Ong, ha già chiesto l' archiviazione per Salvini sul caso Diciotti e poco più di due mesi fa ottenne dal gip anche il sequestro della nave Aquarius di Msf e Sos Mediterranee. Non a caso invece di autorizzare lo sbarco a Siracusa, dove la nave era alla fonda, il ministro ha deciso di dirottarla proprio verso Catania.

Adesso la Sea-Watch 3 rischia grosso. E infatti, non a caso, la partenza prevista da Siracusa nel pomeriggio di ieri è via via slittata fino a notte con diverse motivazioni, perfino un guasto al verricello dell' ancora.

I tecnici di Viminale e Trasporti stanno studiando un modo per andare ancora oltre e «bloccare alcune navi "non inoffensive" dirette in Italia che, favorendo l' immigrazione clandestina, potrebbero rappresentare un rischio per la sicurezza nazionale». Un modo per «individuare, in base al codice della navigazione, una procedura standard nel caso di nuovi arrivi di navi Ong». Insomma, una normativa per imporre loro in futuro uno stop definitivo in Italia.

Da notare che la Sea-Watch 3 batte bandiera olandese, eppure tra i Paesi che alla fine si sono offerti di accogliere i migranti l' Olanda non c' è: «Inqualificabile», il commento dello stesso Salvini che poi ribadisce come un mantra la posizione del governo: «Se mai arrivasse un altro barcone nei pressi delle coste italiane rifarò esattamente quello che ho fatto con la Diciotti e con la Sea Watch».

Malgrado tutto, comunque, i 47 migranti avranno un futuro migliore. Ora è il tempo del sollievo dopo la sofferenza e la paura, dopo le tante ferite fisiche e morali subite in Libia. La Prefettura di Catania già dal pomeriggio di ieri aveva attivato al Molo di Mezzogiorno tutta la macchina dell' accoglienza. Per i 15 minori non accompagnati, tra i 14 e i 17 anni, il Tribunale per i minorenni di Catania, presieduto da Maria Francesca Pricoco, ha già emesso i «provvedimenti di nomina di tutore».

Gli altri 32 profughi invece sono destinati all' hotspot di Messina, da dove poi prenderanno le strade degli 8 Paesi che, dopo tanti indugi, si son detti pronti all' accoglienza.

Emblematico il tweet del ministro M5S delle Infrastrutture, Danilo Toninelli: «L' Ue ha ceduto. Ingranata la marcia giusta verso equa ripartizione di responsabilità. L' Italia torna ad alzare la testa in Europa».



## La "Sea Watch" a Catania Salvini: ma ora blocco le ong

*Il Viminale studia la procedura. I 47 migranti saranno distribuiti negli otto Paesi che hanno aperto loro le porte (6 per ogni Stato)*

Massimo NesticòROMA La Sea Watch può sbarcare dopo sei giorni di blocco, ma non a Siracusa: a Catania. Stamane l'attracco (dopo un ritardo per un guasto all'ancora, avvenuto ieri sera davanti a Siracusa).

L'ordine viene dal ministro dell'Interno Matteo Salvini, che si trova nello stesso tempo ad affrontare una richiesta di autorizzazione a procedere avanzata nei suoi confronti dal Tribunale dei ministri proprio del capoluogo etneo. Era stato il premier Giuseppe Conte ad annunciare in mattinata l'avvio delle «operazioni di sbarco», grazie alla disponibilità a farsi carico dei 47 offerta da Germania, Francia, Portogallo, Romania, Malta, Lituania e Lussemburgo. Con l'Italia, che partecipa alla distribuzione, si tratta di sole 6 persone per ogni Paese.

Salvini parla di «missione compiuta» ed auspica un'indagine sul comportamento della ong. Obiettivo: arrivare al sequestro dell'ultima nave umanitaria rimasta nel Mediterraneo centrale. Non solo, il vicepremier lavora ad individuare «una procedura standard» per impedire l'ingresso delle navi ong nelle acque territoriali italiane. Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha seguito da vicino la vicenda ed è rimasto in queste ore in attesa di una soluzione da parte del Governo. Il Viminale motiva così l'indicazione di dirigersi verso Catania anziché avanzare verso il porto di Siracusa distante poco più di un miglio: lì ci sono centri ministeriali per l'accoglienza di minori. I ragazzi (15 tra i 14 ed i 17 anni) avrebbero potuto essere trasferiti a Catania via auto, una volta sbarcati a Siracusa. Ma il Viminale ha deciso diversamente. Mentre il Tribunale per i

minorenni di Catania ha nominato un tutore per ciascuno dei minori presenti a bordo. A Catania c'è la Direzione distrettuale antimafia, competente ad indagare per reati come il favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, quello che il ministro dell'Interno aveva ipotizzato a carico del comandante della Sea Watch 3. In passato era stato proprio il procuratore catanese Carmelo Zuccaro a dare il via con le sue inchieste all'offensiva giudiziaria contro le navi umanitarie. Il procuratore siracusano Fabio Scavone in questi giorni non aveva individuato reati. Si vedrà ora se invece la procura catanese (che aveva chiesto l'archiviazione per Salvini nella vicenda Diciotti, rigettata poi dal Tribunale dei ministri) si muoverà nei confronti della ong tedesca.

Il ministro dell'Interno alla fine ha dovuto dunque accettare il sì allo sbarco, in un momento in cui è salita la tensione con i Cinquestelle sulla richiesta di autorizzazione a procedere al Senato, ma parla di «problema risolto»: «mentre gli altri chiacchierano e denunciano, la nostra linea della fermezza ha portato otto paesi europei a farsi carico dell'accoglienza degli ospiti a bordo della Sea Watch 3».

Ora, aggiunge, «rimane l'auspicio che l'autorità giudiziaria prenda in considerazione le ripetute irregolarità a carico della ong tedesca».

Come "inibire" le acque italiane Si punta a «bloccare alcune navi non inoffensive dirette in Italia che, favorendo invece l'immigrazione clandestina, potrebbero rappresentare un rischio per la sicurezza nazionale». Sulla Sea Watch c'è gioia per l'atteso sbarco ma anche rabbia. Johannes Bayer, ceo della ong, si dice «felice per i nostri ospiti che il calvario stia ora arrivando al termine, ma rimane un giorno vergognoso per l'Europa. I diritti umani non sono negoziabili, sulle persone non si dovrebbe mercanteggiare». Il medico di bordo denuncia «gravi conseguenze mentali» per i naufraghi «dopo dieci giorni in mare». Per il cardinal Bassetti, presidente della Cei è assurdo «che in un gigante come l'Europa si debba tergiversare tanto per accogliere 47 poveracci».



### Sea Watch attracca a Catania, in attesa della prossima favola sui "porti chiusi"

Roma. Dopo 12 giorni la nave umanitaria Sea Watch 3 con a bordo 47 migranti ha avuto finalmente l' autorizzazione ad attraccare al porto di Catania. Secondo fonti del Viminale "la scelta è determinata dalla presenza di centri ministeriali per l' accoglienza di minori. I maggiorenni saranno immediatamente trasferiti all' hotspot di Messina". La drammatica attesa dei naufraghi, lasciati per giorni in precarie condizioni sanitarie, è valse un accordo con altri sei paesi europei (Francia, Portogallo, Germania, Malta, Lussemburgo e Romania) che si sono impegnati ad accoglierli. E mentre Salvini esulta per la redistribuzione dei migranti e chiede un' ennesima indagine sull' ong, ci si interroga ora sul futuro, su quale sarà la prossima querelle diplomatica costruita sull' invenzione dei "porti chiusi".

"Ma però mi sono stancato di rispondere a questa domanda. Se vuole che le dica che i porti sono chiusi le dico che i porti sono chiusi. I porti italiani però sono sempre aperti. Io non ho firmato un decreto. Sa perché? Perché non è necessario firmare alcun decreto". Martedì sera, durante la trasmissione "Di Martedì", il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli ha provato a spiegare con una grammatica sui generis cosa sta succedendo nei porti italiani. D' altra parte, per Toninelli non è semplice rispondere alla martellante campagna dei porti chiusi lanciata dal collega Matteo Salvini. Dal caso della nave Diciotti dello scorso agosto fino a quello più recente della Sea Watch 3 è evidente che le divisioni tra Lega e M5s all' in terno del governo abbiano alimentato la confusione generale. Che il ministro delle Infrastrutture abbia una posizione molto più sfumata rispetto a quella del ministro dell' Interno è storia nota. Lo scorso 20 giugno 2018 - quando Salvini aveva già lanciato la sua campagna mediatica sui porti chiusi - Toninelli aveva ammesso durante una discussione alla Camera dei deputati che "non è stato adottato nessun atto di chiusura dei porti italiani". La frattura era culminata un paio di mesi dopo col caso della Diciotti, ferma al molo di Catania per cinque giorni con a bordo 177 migranti. In quell' occasione - come confermato anche dal Tribunale dei ministri che ha chiesto l' autorizzazione a procedere contro Salvini -, mentre Toninelli aveva indicato Catania come scalo tecnico, il Viminale aveva imposto lo stop. Nella domanda di autorizzazione a procedere presentata dai giudici al Senato, si legge che Salvini ha "abusato delle funzioni amministrative attribuitegli [...] ponendo arbitrariamente il proprio veto all' indicazione del Pos". In sostanza, Salvini ha impedito ai migranti di sbarcare e di completare in tempi brevi l' operazione di salvataggio dei naufraghi.

La questione dei porti chiusi ha assunto aspetti paradossali. Li ha fatti notare l' avvo cato Salvatore Di Pardo che, parlando al Foglio.it, ha spiegato l' approssimazione, anche giuridica, con cui il governo gialloverde ha impedito lo sbarco dei naufraghi. "E' as surdo. E se ci fosse in difficoltà un' imbarca zione con a bordo degli italiani? Anche per loro vale la storia dei porti chiusi del ministro Salvini?", si chiede il legale che fece ricorso al Tar sul caso della Diciotti. Prima ancora, erano stati i presidenti delle **Autorità** portuali italiane a chiarire la situazione.

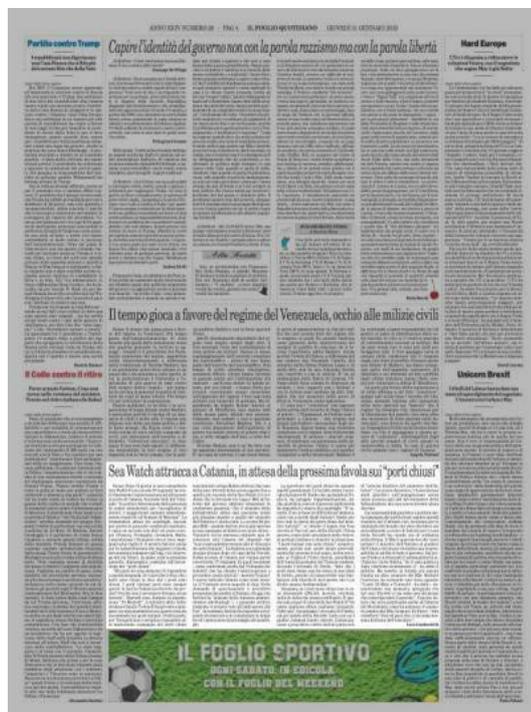
"I porti italiani non sono chiusi" semplice mente perché non esiste alcun provvedimento del governo in tal senso, aveva precisato al Foglio.it Pietro Spirito, presidente dell' **Autorità portuale** del Tirreno centrale.

Secondo l' avvocato Di Pardo, "dire che i porti sono chiusi non ha senso in uno stato di diritto, perché ciò imporrebbe una limitazione alla libertà di movimento che è un diritto umano fondamentale".

Insomma, se i porti sono chiusi non ci sono documenti ufficiali, decreti, circolari, nulla di nulla che possa certificarlo. E questo vale sia per il caso della Sea Watch 3 ("Se esiste qualcosa allora vogliamo visionarlo.

Tutto qui", ha spiegato l' avvocato Di Pardo), sia per quello della Diciotti (l' atto con cui i giudici catanesi hanno chiesto l' autorizza zione a procedere contro Salvini parla solo di "precise direttive del ministero dell' In terno"). Lo scorso dicembre, l' Associazione studi giuridici sull' immigrazione aveva avuto accesso agli atti del ministero delle Infrastrutture ma non aveva trovato alcun decreto.

La responsabilità giuridica e politica della campagna dei porti chiusi sembra quindi ricadere sul Viminale. Ieri, la Giunta per le immunità del Senato che deve decidere sul procedimento a carico di Salvini per il caso della Diciotti ha vissuto



ore di ordinaria schizofrenia. Il M5s è spaccato tra chi vuole portare il ministro dell' Interno al giudizio dell' Aula e chi invece rivendica una responsabilità in solido di tutto il governo. Sul primo fronte si è schierato il sottosegretario all' Interno, Carlo Sibilia. "Se il caso andrà in Aula voteremo sicuramente sì", ha detto il grillino. Ma mentre la Giunta era ancora riunita un altro senatore del M5s, Michele Giarrusso, ha sostenuto una linea opposta.

"Conte, Di Maio e Toninelli - ha detto - de positeranno una memoria, spiegando che sul caso Diciotti ci sia stata una decisione che coinvolge tutto il governo". Una tesi debole che crea perplessità anche all' interno del Movimento, come ha ammesso il senatore espulso del M5s, Gregorio De Falco: "Atto collettivo? Non mi pare che ci sia stata nessuna delibera dell' esecutivo".

Luca Gambardella.

Lo scontro sulla nave ong

## Sea Watch, sbarco a Catania Salvini vuole il blocco navale

*Il Viminale sposta l'approdo. Fu la procura di Agrigento a chiedere al comandante di far rotta verso l'Italia*

Dalla nostra inviata siracusana Ora che la « missione è compiuta », come esulta Matteo Salvini dopo aver incassato la disponibilità di 8 Paesi a dividersi i 47 migranti finalmente alla fine della loro odissea dopo 12 giorni in mare, l'obiettivo del ministro dell'Interno è evitare che si ripresentino altri casi Sea Watch. E se l'inchiesta giudiziaria sull'operato della ong, esplicitamente sollecitata ieri da Salvini e abilmente "pilotata" nelle mani del procuratore di Catania Zuccaro ( il cui orientamento è ben noto), potrebbe da subito mettere fuori gioco l'ultima nave umanitaria rimasta ancora in attività, è a un provvedimento ad hoc che Salvini e Toninelli stanno pensando per tenere le ong lontane dalle coste italiane: un blocco **navale** mascherato, un divieto d'ingresso, con una procedura standard ( sulla base dell' articolo 83 del Codice della navigazione) per bloccare al limite delle acque territoriali le navi delle ong. Che vengono definite «non inoffensive», perché - spiegano dal Viminale - « favorendo l'immigrazione clandestina potrebbero rappresentare un rischio per la sicurezza nazionale ». Una mossa perfetta su cui costruire la campagna elettorale per le prossime Europee. Ma anche un coup de théâtre tirato fuori dopo aver dovuto ingoiare, al termine di un lungo braccio di ferro, il rospo del nuovo accordo raggiunto dal premier Conte per la redistribuzione dei 47 della Sea Watch.

Ci sono volute 18 ore, dal primo annuncio dell' accordo, perché Salvini - dopo l' incontro interlocutorio nella notte a Palazzo Chigi - si decidesse ad autorizzare lo sbarco, dopo aver aumentato ad otto ( Germania, Lussemburgo, Romania, Francia, Portogallo, Lituania, Malta e Spagna) il numero dei Paesi " volenterosi".

Diciotto ore durante le quali la prefettura di Siracusa, dopo le dichiarazioni di Conte, ha preparato lo sbarco tanto atteso, poi improvvisamente dirottato a Catania con una singolare motivazione. « La scelta è determinata - spiegano fonti del Viminale - dalla presenza di centri ministeriali per l' accoglienza di minori. I maggiorenni saranno immediatamente trasferiti all' hotspot di Messina ». Dove, per la verità, di centri per minori ce ne sono molti. E, peraltro, per l' accoglienza dei minori della Sea Watch è già stata preallertata una comunità catanese gestita dalla coop Prospettiva.

Quel che è certo è che, ordinando alla Sea Watch ( paradossalmente bloccata fino alla tarda serata di ieri da un guasto all' ancora) di dirigersi verso Catania, dove i 47 sbarcheranno oggi, Salvini ha di fatto scelto la Procura che condurrà l' inchiesta da lui sollecitata sull' operato della Sea Watch, nei confronti della quale il procuratore di Siracusa Fabio Scavone non aveva ravvisato alcuna ipotesi di reato.

Ed è proprio nel fascicolo che aprirà Zuccaro che finirà un atto firmato dalla Procura di Agrigento, diretta da Luigi Patronaggio, che spiega perché, il 23 gennaio, il comandante della Sea Watch abbia fatto rotta verso Lampedusa. Proprio sull' isola, il giorno precedente, il comandante Jerome Petersen era stato convocato dal pm di Agrigento Salvatore Vella, che si trovava lì per interrogare i tre superstiti del naufragio del 19 gennaio, per il quale la Sea Watch aveva offerto il proprio aiuto ( rifiutato) prima di soccorrere i 47. Ma l' interrogatorio fu bloccato dalla Capitaneria di porto e dalla polizia. «Impossibile far entrare a Lampedusa la nave con i migranti a bordo - spiegarono al pm - I profughi potrebbero buttarsi in acqua ». Da qui la singolare scelta di organizzare un incontro in alto mare, con il magistrato accompagnato all' appuntamento con il comandante a bordo di una motovedetta con computer e stampante, per prendere a verbale le dichiarazioni di Petersen e del capomissione della Sea Watch. L' imminente arrivo del ciclone rese poi impossibile anche questa seconda opzione, e la convocazione fu rinviata a data da destinarsi. A quel punto, la Sea Watch chiese all' Olanda dove riparare. Lampedusa le negò l' ingresso in porto e Tunisi non diede alcuna risposta. Infine la scelta di cercare copertura dietro le coste della Sicilia orientale.

- a.z.





# La Stampa

Catania

Dopo sei giorni di blocco a Siracusa via libera allo sbarco. Anche Toninelli esulta: "L' Italia rialza la testa in Ue". Ma le opposizioni: "Diritti violati"

## A Catania i 47 migranti della Sea Watch "Saranno accolti in sette Stati europei"

AMEDEO LA MATTINA

Alla fine la Sea Watch è autorizzata a lasciare le acque di Siracusa per il porto di Catania: ma a tarda sera ancora doveva riuscire a partire, bloccata da un problema al motore. I 47 migranti verranno sbarcati e trasferiti nell' hotspot di Messina, e dopo l' identificazione saranno distribuiti tra Germania, Francia, Portogallo, Romania, Malta, Lituania e Lussemburgo. Nel capoluogo etneo resteranno i 15 minorenni non accompagnati e verranno ospitati in apposite strutture. Matteo Salvini precisa con l' enfasi del vittorioso che, a parte i minorenni, in Italia ne rimarranno uno o due. Canta vittoria, il ministro dell' Interno, dice che la sua politica dura contro l' immigrazione paga, costringe i Paesi europei a svegliarsi. E che lui mai sarà complice dei trafficanti di esseri umani che investono in droga e armi i loro guadagni. Lo dice nell' aula di Montecitorio mentre viene contestato dai deputati del Pd. Rivolgendosi al responsabile del Viminale, il capogruppo Graziano Delrio sostiene che «gli italiani avrebbero bisogno di un ministro dell' Interno, non della propaganda e della paura».

Non si sta discutendo della nave Sea Watch, ma dello smantellamento del campo di Castelnuovo di Porto, ma è chiaro che il tema è sempre lo stesso e riguarda anche la vicenda della Diciotti. Il leader leghista però si sente forte, ha le spalle coperte dai suoi alleati 5 Stelle, sa che si va verso un no ai giudici catanesi che vogliono processarlo. E allora si consente pure di irridere gli avversari. Dopo il question time alla Camera posta un tweet con la foto di un gatto davanti a una tv che trasmette il suo intervento. «Anche la gatta Pixel - scrive - ha seguito la diretta dalla Camera, per nulla spaventata da quello che i deputati del Pd hanno definito: "Ministro della Paura"... Brrrrr!».

Il tentativo del governo è di stringere i bulloni di un' unità che fa acqua su diversi temi, con il rischio di un isolamento in Europa che sembrava evidente durante gli undici giorni in mare dei migranti salvati dalla Sea Watch. Nessuno si era fatto vivo in questo lasso di tempo, ma poi l' azione diplomatica del premier Giuseppe Conte è riuscita ancora a trovare una soluzione e a coinvolgere nella ripartizione Francia, Portogallo, Germania, Malta, Lussemburgo e Romania. È tutto l' esecutivo che sposa la linea intransigente di Salvini che tende a dettare l' agenda su questo e altri temi.

Parla di «missione compiuta e ancora una volta, grazie all' impegno del governo italiano e alla determinazione del Viminale, l' Europa è stata costretta a intervenire e ad assumersi delle responsabilità».

Ora Salvini vorrebbe che i magistrati di Siracusa prendessero in considerazione le irregolarità della Ong tedesca, che secondo Giorgia Meloni andrebbe perfino affondata e l' equipaggio arrestato perché, se l' Olanda non riconosce Sea Watch, allora vuol dire che si tratta di una «nave pirata». Anche i leghisti la considerano una nave pirata. Lo sostiene il sottosegretario agli Esteri Guglielmo Picchi. «La nave è registrata in Olanda con un certificato per le imbarcazioni da diporto a uso privato, un certificato che non dà diritto, secondo la Convenzione dell' Onu sul diritto del mare, a partecipare alle operazioni di ricerca e soccorso, quindi è illegale», afferma Picchi.

I tre parlamentari dell' opposizione che nei giorni scorsi erano saliti a bordo, contravvenendo al divieto della Guardia costiera, dicono che quella di Salvini non è una vittoria, anzi è una sconfitta. Riccardo Maggi di +Europa è convinto che lo sbarco dei migranti sia il risultato della mobilitazione nel Paese e dell' iniziativa di chi è salito a bordo, sollevando l' attenzione sulle condizioni delle persone dei migranti e sui loro «diritti violati». Anche la deputata siracusana di Fi Stefania Prestigiacocone insiste sul successo della «mobilitazione umanitaria»: «Salvini ha fatto lo sceriffo con i disperati e il questuante con i potenti». Per il segretario di SI Nicola Fratoianni i 47 migranti, con la loro «umiliante attesa», sono stati «vittime incolpevoli della cinica campagna elettorale di Salvini».





# L'Unione Sarda

Catania

Migranti. Patto fra sette Paesi per i 47

## «Sbarcate a Catania» Ma il motore rotto blocca la Sea Watch

Si chiude con un tocco beffardo la vicenda della Sea Watch 3, la nave che dopo 12 giorni in mare aperto e cinque di attesa davanti al **porto** di Siracusa ieri è stata autorizzata a fare rotta su Catania per attraccare e sbarcare i 47 migranti che aveva salvato al largo della Libia.

Un guasto al motore ha fatto slittare di ore la partenza per il **porto** scelto «perché ci sono centri per l'accoglienza dei minori dove verranno immediatamente trasferiti», spiegava ieri il premier Giuseppe Conte, aggiungendo che per i maggiorenni era in programma l'immediato trasferimento nell'hotspot di Messina.

Ad attenderli c'è il trasferimento - la «redistribuzione» - nei paesi europei che hanno accettato di accoglierne qualcuno: in primis Italia (per quanto Salvini ieri mostrasse ancora i muscoli, spiegando che prima voleva vedere se e quanti ne avrebbero accolto gli altri Paesi), poi Germania, Francia, Portogallo, Romania, Malta e da ieri sera anche il Lussemburgo.

La linea del governo - scandita da Salvini e prontamente ribadita dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli - è che «l'Europa si è piegata» e l'Italia ha vinto. Molto diverso il bilancio che della vicenda traccia su Twitter un pur sollevato Johannes Bayer, presidente della Ong Sea Watch: «Siamo felici per i nostri ospiti, che il loro calvario ora giunga al termine, ma rimane un giorno vergognoso per l'Europa. I diritti umani non dovrebbero essere negoziati, e gli esseri umani non dovrebbero essere contrattati».

Ancora più duro Mimmo Lucano, il sindaco di Riace sospeso dalla magistratura: «Non c'è pietà da parte di chi ci governa, è come Pinochet. Passa con autorità sulla pelle degli esseri umani».

Rifiutare di tendere la mano a chi chiede aiuto è un gesto di grande vigliaccheria. Credo che abbiamo toccato il fondo. Un giorno queste persone dovranno rispondere di crimini contro l'umanità».



Il ruolo strategico degli armatori, soprattutto per ciò che riguarda il traffico merci, ha alimentato il processo di sviluppo

### Il porto di Catania conferma la propria crescita come snodo cruciale nel cuore del Mediterraneo

Il 70% dei trasporti della Sicilia ruota intorno alla città di Catania, le cui attività economiche costituiscono ormai un motore imprescindibile per lo sviluppo dell'intera regione. Nel quadro infrastrutturale del capoluogo etneo, il **porto** ha chiaramente un ruolo prominente, rappresentando uno snodo fondamentale grazie alle sue connessioni con i porti principali del Mediterraneo. Inoltre, la sua posizione risulta strategica anche per la sua vicinanza alla stazione ferroviaria e all'aeroporto del capoluogo etneo.

Un tempo c'erano le navi con il grano, la seta; oggi l'agroalimentare, i prodotti petroliferi e chimici, e quelli della tecnologia. E la vocazione commerciale della Sicilia è sempre più viva grazie alle strategie messe in campo nei principali porti dell'Isola.

"La Sicilia - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale, **Andrea Annunziata** (nella foto) - ha avuto un ruolo importantissimo in questi anni nel traffico Ro/Ro sul piano della sicurezza e dell'ambiente. L'Isola ha svolto una funzione notevole: dalla storia della marina militare al traffico merci, passando per l'immigrazione. Ancora oggi fornisce un apporto essenziale nel Mediterraneo".

I porti siciliani, e in particolare quello di Catania, rappresentano scali cruciali nell'ambito delle Autostrade del Mare, come confermato da Annunziata: "Centinaia di migliaia di Tir da qualche anno non percorrono più le strade grazie alle vie del mare e ad armatori, tra i quali il Gruppo Grimaldi, che in Sicilia svolgono un ruolo strategico e notevole nel traffico merci e forniscono un supporto in sicurezza, ambiente ed economia".

Lo stesso Annunziata ammette, però, che ancora tanto può e deve essere fatto in Sicilia per i trasporti marittimi, e più in generale, per tutta la catena logistica. "Come Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale ci siamo impegnati in una strategia sia sul fronte dei passeggeri turisti e passeggeri in generale, sia sulle merci. Ma la Sicilia può avere un futuro inimmaginabile, se consideriamo in una prospettiva non remota, ma prossima, la possibilità di avere le Zone Economiche Speciali. In quest'ottica dobbiamo costruire una logistica, la più moderna possibile, avendo la possibilità di attrezzare porti, aeroporti, strade e ferrovie come richiedono i tempi moderni. Dobbiamo mettere a punto un'industria moderna della logistica in tutte le sue fasi, pensando alla catena del freddo per sostenere l'agricoltura e tutto quanto ruoterà intorno alle possibilità che offriranno le Zone Economiche Speciali con nuovi investimenti. Su questa direttrice dello sviluppo economico e di una logistica moderna ed efficiente già abbiamo in Sicilia armatori che da tempo hanno creduto in questo".

Il **porto** di Catania è tra i primi scali italiani per il trasporto di merci rotabili (automobili, furgoni, camion, ecc...), come conferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale. "Siamo ormai a quasi 400 mila Tir in 12 mesi.

Chiudiamo l'anno triplicando il movimento crocieristico, abbiamo il 40% in più del traffico Ro/Ro e gli armatori che hanno creduto in queste attività ci hanno sostenuto. Tra questi il Gruppo Grimaldi, che svolge un ruolo importantissimo. Ha creduto nel green pensando a navi alternative, così come noi abbiamo già pubblicato una manifestazione di interesse per l'utilizzo del gas Gnl".

Attualmente il Gruppo Grimaldi rappresenta il principale operatore di collegamenti marittimi da e per Catania. La compagnia partenopea offre servizi di trasporto merci che collegano direttamente il capoluogo etneo ai porti di Livorno, Brindisi e Ravenna (con frequenza trisettimanale), Genova (cinque volte a settimana) e Malta (quattro volte a settimana). Sia merci che passeggeri possono invece viaggiare ben sei giorni a settimana sulla linea Salerno -Catania -Salerno, e una volta a settimana da e per Malta.



Collaborazione istituzionale fondamentale per definire il futuro a medio e lungo termine

## Investimenti e scelte strategiche decisive per il rilancio economico di tutta la città

Per comprendere al meglio il ruolo svolto dal **porto** di Catania per la crescita di tutta l' economia cittadina (e non solo) abbiamo intervistato il sindaco del capoluogo etneo, Salvo Pogliese.

**Numerosi servizi operati da diverse compagnie, in particolare dal Gruppo Grimaldi, collegano Catania al resto d' Italia e d' Europa via mare, e i dati sul traffico di merci e passeggeri nel **porto** della città sono in crescita da anni. Crede che l' aumento dei collegamenti marittimi abbia dato un impulso all' economia della città o che, viceversa, la sempre crescente rilevanza di Catania in quanto principale polo economico della Sicilia abbia generato una crescente domanda - e conseguentemente una crescente offerta - di servizi di trasporto marittimo?**

"La conferma degli straordinari risultati che lo scalo etneo, e quindi tutta la città di Catania, è riuscito a raggiungere negli ultimi anni, soprattutto nel comparto dei traghetti, e che hanno condotto il **porto** a scalare la relativa classifica sino a inserirsi fra i primi cinque in Italia, è in realtà un eccezionale connubio di fattori. Innanzitutto, la straordinaria capacità degli operatori locali, a partire dalle imprese di autotrasporto, alle agenzie marittime, sino alle amministrazioni che gestiscono il **porto**, di programmare ed effettuare investimenti e scelte strategiche a sostegno dello sviluppo economico della nostra città.

In secondo luogo, la lungimiranza e i rilevanti impegni economici posti in essere da tutti i principali armatori che scalano il **porto** etneo, che hanno potenziato con eccezionale costanza il numero dei collegamenti, l' offerta di carico delle navi e la rete di connessione internazionale, grazie alla quale oggi la merce può essere distribuita o ricevuta a Catania dai principali porti dell' area mediterranea e nord africana. È evidente come una tale alchimia sia stata in grado di costituire un circuito virtuoso, che si alimenta grazie agli investimenti di tutti gli attori interessati, e che riesce ad alimentare un sistema produttivo florido e in buona salute".

### Crede che i collegamenti marittimi attualmente esistenti soddisfino appieno le necessità del territorio?

"La domanda di trasporto non è altro che uno degli indicatori dello stato dell' economia di un territorio ed è quindi altrettanto evidente che in alcuni frangenti la crescita risulti meno evidente che in altri. Ciò che in questo caso, però, risulta incoraggiante è che a dispetto della situazione di crisi vissuta negli ultimi anni a livello internazionale e nazionale, la movimentazione merci e passeggeri del **porto** di Catania, soprattutto quella Ro -Ro (Roll on -Roll off), comunemente definita 'traghetto', è in continua crescita. Bisogna, comunque, continuare a lavorare, ponendo le condizioni per sostenere gli operatori che hanno creduto e credono nel **porto** di Catania quale principale punto di accesso al mercato siciliano.

Oggi, alla luce del decreto 169/2016 che ha istituito le Autorità di Sistema Portuale, le linee strategiche da porre in essere devono prevedere prioritariamente la capacità di integrazione dei traffici che si sviluppano lungo la costa orientale della Sicilia, che, fortunatamente, gli scali di Catania e Augusta hanno già nelle loro principali vocazioni naturali".

### Quali sono i settori dell' economia catanese maggiormente dipendenti dai collegamenti marittimi?

"Non dobbiamo limitare la risposta ai soli settori dell' economia catanese, in quanto il nostro **porto**, per quanto concerne il traffico passeggeri e merci Ro -Ro serve in realtà sei province siciliane su nove. La movimentazione è principalmente in importazione e ciò è determinato proprio dalla natura del mercato siciliano e catanese, anche in



considerazione del fatto che le principali realtà commerciali della grande distribuzione orbitano essenzialmente intorno al comune etneo.

Tuttavia molta attenzione è rivolta creare le condizioni per sostenere l' esportazione degli straordinari prodotti del settore agricolo e agrumicolo della nostra Sicilia".

**Che valore ha l' economia del mare in termini di occupazione per la città di Catania?**

"La città di Catania vive un rapporto con il mare che non sempre riesce a esprimersi al massimo delle sue potenzialità. La parte commerciale e turistica del porto è, fortunatamente, un' eccezione in tal senso. La crescita del traffico portuale ha portato investimenti infrastrutturali, creazione di imprese e agenzie che operano direttamente nella movimentazione merci e poli logistici intermodali all' avanguardia di straordinaria importanza.

Con la giusta politica di sostegno allo sviluppo la produttività del porto di Catania sarà sempre più un fattore trainante per lo sviluppo socio economico del nostro territorio".

**In che modo collaborano il Comune di Catania e l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale al fine di promuovere i collegamenti da e per il capoluogo etneo? Esistono delle iniziative in tal senso?**

"I rapporti di collaborazione fra l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale e il Comune sono ottimi e sono volti a individuare quegli obiettivi strategici di cui si è parlato e le politiche volte al loro raggiungimento, con lo spirito di cooperazione proprio di quelle amministrazioni che hanno a cuore la crescita, non solo economica, ma anche sociale del territorio. Non solo il potenziamento delle linee di navigazione, ma anche la risoluzione di problemi di viabilità, di connessione con la città e la rete viaria, di gestione dei servizi, che all' apparenza possono sembrare fattori secondari, spesso si rivelano componenti fondamentali per alimentare quell' "alchimia" straordinaria che ci fa guardare al futuro con il giusto ottimismo".

Bando per le imprese interessate a realizzare il deposito

### Stoccaggio di gas al porto di Augusta

Un deposito di Gnl, gas naturale liquefatto, potrebbe nascere nei prossimi mesi dentro il porto di Augusta per consentire il bunkeraggio delle navi che, sempre più spesso in futuro, verranno alimentate con il carburante «green» usato al posto del gasolio.

In questa direzione va l' avviso esplorativo emanato, nelle scorse settimane, dall' **Autorità** di sistema **portuale** del mare di Sicilia orientale, che vuole capire se ci siano società interessate a realizzare e gestire il deposito di stoccaggio nella rada megarese. E lo fa aderendo alle indicazioni delle politiche comunitarie e nazionali in materia di pianificazione energetica e spiegando che il progetto «Gainn4mos», cofinanziato dalla Commissione europea, ha individuato quei porti, tra cui Augusta, dove poter avviare la formazione di una rete italiana di distribuzione per la gestione di impianti di stoccaggio Gnl.

Il bando scade il 6 febbraio e per realizzare l' impianto di Gnl l' **Autorità portuale** sta prendendo in considerazione il progetto di riqualificazione del pontile consortile del 2003, fatto redigere dallo stesso Ente, che ad oggi non è utilizzato «e - si legge nell' avviso- risulta di particolare interesse per la collocazione e per lo stato infrastrutturale in essere». Anche se esperti del settore propendono per l' utilizzo di altri pontili più attrezzati dentro il porto. «Si tratta di un' indicazione di massima - ha commentato il presidente dell' **Autorità** di sistema Andrea Annunziata- Se si farà lì è perché ci saranno offerte per mettere a posto il consortile. Dobbiamo avere il migliore risultato con i minori costi possibili e valuteremo le offerte. In generale c' è un grande interesse sul tema perché il Gnl è la nuova frontiera del carburante pulito ed economicamente vantaggioso, tant' è che il 14 febbraio ci sarà un confronto nella sede di Confindustria Siracusa». Oltre ad esperti universitari saranno presenti il dirigente generale del Dipartimento Energia della Regione Salvatore D' Urso, il sindaco Cettina Di Pietro.

Aprirà i lavori il presidente di Confindustria Siracusa, Diego Bivona, conclude Annunziata. (\*CESA\*) Cettina Saraceno La moglie Maria, le figlie Alessandra con Giuseppe e Daniela con Calogero, gli adorati nipoti Rosario, Edoardo e Alberto con vivo dolore comunicano la perdita del caro uomo buono, marito, padre e nonno esemplare. I funerali avranno luogo il 31 gennaio alle ore 12,00, presso la Chiesa Don Orione. I consuoceri Pina e Rosario, addoloratissimi, sono vicini a Maria, Alessandra e Daniela per la grave perdita del caro gentiluomo d' altri tempi. Il giorno 14 gennaio 2019 si è spenta serenamente circondata dall' affetto dei suoi cari la Stella della nostra famiglia lasciando un vuoto immenso.

Il marito Vittorio, i figli Guglielmo con Rita, Francesca con Giulia e Gabriella lo partecipano a quanti l' hanno conosciuta e voluto bene.

Le esequie verranno celebrate presso la Chiesa Mater Misericordiae via Liguria Palermo sabato 2 febbraio alle 10,30.

Nicolò e Diana Cammarata unitamente ai nipoti Sergio e Giorgio partecipano al dolore del senatore Salvo Fleres per la morte del padre.



## Zona industriale

### Confindustria a Musumeci «Sbloccare gli investimenti»

*Bivona: «È necessario per dare lavoro alle imprese e creare occupazione»*

Vincenzo Corbino Confindustria Siracusa ha chiesto sostegno alla Regione sollecitando lo sblocco degli investimenti in opere pubbliche e immediatamente cantierabili, ribadendo l'impossibilità di procedere ad una riconversione del polo industriale di Priolo. Sono due delle indicazioni che emergono nella lettera che il presidente di Confindustria Siracusa, Diego Bivona ha inviato al presidente della Regione, Nello Musumeci, sulla sua proposta di riconversione industriale da avviare in Sicilia.

«La riconversione industriale - ha sottolineato Bivona - non è possibile dall'oggi al domani. Dal 2000 ad oggi il settore ha investito in Sicilia quasi 4 miliardi per la salvaguardia ambientale, ed è forse il settore più controllato a livello nazionale, regionale e provinciale. Ricordo che l'attività di raffinazione assicura all'economia regionale il 65 % dell'export, rappresenta il 40 % della raffinazione in Italia e occupa 5 mila 200 persone. Solo il porto "core" di Augusta insieme alla rada di Santa Panagia nel 2017 hanno movimentato 40 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi, che rappresentano circa il 50 per cento delle merci movimentate nei porti siciliani. Il contributo annuo all'Erario è di 1,8 miliardi di euro e le tasse ed oneri sociali sono 264 milioni di euro, secondo i dati di Unione Petrolifera. Seppure la domanda è in contrazione fino al 2050 i prodotti petroliferi ricopriranno un ruolo fondamentale». Sull'ipotesi di riconvertire gli impianti di raffinazione la posizione di Confindustria Siracusa è chiara.

«Non è sostenibile riconvertire tutte le raffinerie per produrre biofuel - ha rilevato Bivona - considerato che le due Green Refinery di Porto Marghera e Gela di Eni coprono già oggi il fabbisogno nazionale». Necessario, secondo Confindustria Siracusa rendere operative risorse per attrarre nuovi investimenti. «Abbiamo bisogno di sbloccare le opere pubbliche e infrastrutturali immediatamente cantierabili che secondo Ance in Sicilia ammontano a 4 miliardi e 722 milioni di euro - ha spiegato Bivona - per dare lavoro alle imprese e creare occupazione, soprattutto per i giovani che in migliaia annualmente lasciano la nostra terra in cerca di lavoro. Gli imprenditori hanno bisogno di un piano di attrattività per investimenti nei settori di industria, turismo, cultura, agro-alimentare, per i quali la Regione apra le porte, velocizzando e semplificando i processi autorizzativi». (\*VICOR\*)



## Porto hub di Augusta: un deposito di Gnl a servizio del sistema marittimo

Giulia Sarti

SIRACUSA Porto hub di Augusta: un deposito di Gnl a servizio del sistema marittimo: giovedì 14 Febbraio se ne discuterà nel convegno organizzato dall'Autorità di Sistema portuale del mar di Sicilia orientale insieme a Confindustria Siracusa che lo ospiterà nella sua sede. Il Governo italiano ha disposto che entro il 2025 tutti i porti core della rete Ten dovranno essere in grado di fornire Gnl alle navi e, opportunamente distanziati dovranno essere previsti distributori Gnl per autocarri sulla rete core stradale. Sono in corso di valutazione alcuni progetti di depositi, alcuni di questi nei porti di Rovigo, Napoli, Ravenna, Livorno, Oristano, Cagliari. Il Mit attraverso il progetto GAINN4MOS, ha individuato il porto core di Augusta quale sito per avviare la realizzazione di una rete di distribuzione e gestione di impianti di stoccaggio Gnl. Ad aprire il convegno sarà il presidente Confindustria Diego Bivona che lascerà poi spazio all'introduzione di Rosario Lanzafame, ordinario di macchine e sistemi per l'energia e l'ambiente dell'Università di Catania. Seguiranno le relazioni tecniche sui diversi aspetti del Gnl: Antonio Maneri Fosen Ulstein design & engineering Gnl come combustibile marino Rosina Barbuscia Fosen Ulstein design & engineering Impianto Gnl: installazione e bunkeraggio Mario Dogliani Fondazione Cs Mare Mobilità a basse emissioni, il Gnl nel contesto siciliano Prima delle conclusioni del presidente AdSp Augusta-Catania Andrea Annunziata, gli interventi di Cettina Di Pietro, sindaco di Augusta e del dirigente generale del Dipartimento energia della Regione Sicilia Salvatore D'Urso. Che cos'è e a cosa serve il Gas naturale liquefatto? Lo spiega l'ingegner Rosario Lanzafame nell'introduzione al convegno: Il Gas naturale liquefatto (Gnl) è considerato, tra i combustibili fossili, il meno inquinante. Sarà utilizzato, in futuro, sempre più frequentemente, per alimentare anche i propulsori delle navi che solcheranno i mari di tutto il mondo. Il Gnl è un combustibile fossile (prevalentemente costituito da metano) convertito in forma liquida onde facilitarne lo stoccaggio e il trasporto in sicurezza. È inodore ed è considerato atossico e non corrosivo, qualità essenziali che esaltano quella più importante che riguarda l'impatto ambientale assai ridotto dei suoi prodotti della combustione. Il Gnl è un idrocarburo che non contiene zolfo, consentendo in tal modo di ottenere emissioni nulle di anidride solforosa, riduzioni del 95% circa delle emissioni di particolato, del 25% circa delle emissioni di anidride carbonica e dell'85% circa, delle emissioni di ossidi di azoto. È un combustibile già molto diffuso per l'alimentazione dei motori a combustione interna d'autotrazione e si vuole adesso applicarlo efficacemente all'alimentazione dei propulsori per il trasporto marittimo. I risultati che si possono conseguire prospettano uno scenario di trasporto marittimo internazionale più economico, più pulito e più sicuro, sempre più disponibile a livello mondiale, capace di soddisfare inoltre gli irrinunciabili requisiti di basso impatto ambientale, riducendo in modo significativo, le emissioni di particolato di carbonio e la produzione atmosferica di gas ad effetto serra.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main article title is 'Porto hub di Augusta: un deposito di Gnl a servizio del sistema marittimo'. Below the title, it says 'Se ne parlerà il 14 Febbraio a Siracusa'. The article is published on '30 gennaio 2019' by 'Giulia Sarti'. There is a 'REGISTRATI' button and a 'ABBONATI D'EFFETTUA IL LOGIN' button. On the right side, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and 'Email di backup email'. Below the form, there are 'ULTIME POPOLARI VIDEO' and 'ULTIME' sections with various news items.

I cantieri dell' anello ferroviario

## Tecnis si arena al porto Protesta delle Ferrovie

*Contestata la mancata ripresa delle attività al molo Santa Lucia*

Rete ferroviaria italiana torna a farsi sentire con la Tecnis, l' impresa che sta realizzando a singhiozzo l' anello ferroviario. Nonostante la promessa che tutti i cantieri sarebbero stati riattivati contemporaneamente, si registrano rallentamenti in quello dentro il porto, presso il molo Santa Lucia che ha forti refluenze anche in quello di via Crispi.

A inizio mese, infatti, il colosso catanese delle costruzioni, guidato da un amministratore giudiziario, aveva notificato lo stop ai lavori perché sta completando la cessione del ramo d' azienda, per il quale serve un parere del ministero dell' Economia. Una comunicazione che ha sostanzialmente messo in agitazione Comune e Ferrovie. Era partita una intimazione da parte di Italferr (stazione appaltante) a Tecnis sostanzialmente certificando che la giustificazione era del tutto inaccettabile.

L' impresa, guidata dal professore Saverio Ruperto, a qual punto ha risposto che in effetti il disagio che si sarebbe arrecato alla città era troppo grave. E così promettendo di rimettere in attività entro il 21 tutti i cantieri a pieno regime.

Ora, ruspe e operai in effetti sono tornati al lavoro in via Emerico Amari e in piazza Castelnuovo. Al porto, però, nessuna traccia di caschi, pale e movimentazione di terra. Italferr a quel punto ha dovuto inviare una nuova nota di contrarietà, firmata dal direttore dei lavori, Dario Ingrassia.

Le Ferrovie contestano il fatto che non sono state mai riprese le attività «nelle aree della fascia portuale», cioè la 1, la 2 e la 3, e i subappaltatori (Keller Fondazioni e Marchese Group Fondazioni) avrebbero addirittura iniziato ad abbandonare progressivamente il cantiere, tanto che Italferr ha chiesto nuovamente «l' immediata regolare ripresa delle lavorazioni su tutte le aree di cantiere».

Le zone di lavoro riguardano anche via Crispi, zona fondamentale per lo scorrimento del traffico.

Qui addirittura le attività sono ferme dall' inizio del dicembre, nonostante l' amministrazione comunale abbia concesso la proroga delle ordinanze per consentire l' occupazione delle aree per i lavori.

Gi. Ma.



# Avvisatore Marittimo

## Focus

Dossier IMB: a rischio soprattutto il Golfo di Guinea

# Atti di pirateria contro le navi in aumento Lo scorso anno gli attacchi sono stati 201

Michele D'Amico

Nel 2018 gli atti di pirateria contro le navi sono aumentati del +12% circa essendosi verificati 201 attacchi rispetto a 180 nell'anno precedente. L'International Maritime Bureau (IMB) ha reso noto che è risultata marcata soprattutto la crescita di attacchi contro navi ed equipaggi in Africa occidentale. In particolare, nel Golfo di Guinea gli incidenti sono più che raddoppiati salendo da 36 nel 2017 a 79, inclusi tutti i sei sequestri di navi verificatisi in tutto il mondo, 13 dei 18 incidenti totali in cui le navi sono state oggetto di colpi d'arma da fuoco e, inoltre, regione nella quale sono stati sequestrati 130 dei 141 marittimi presi complessivamente in ostaggio a livello mondiale e dove sono stati rapiti 78 degli 83 marittimi catturati dai pirati con lo scopo di richiedere riscatti. Inoltre l'IMB ha evidenziato che gli atti di pirateria nel Golfo di Guinea sono aumentati in maniera consistente soprattutto nell'ultimo trimestre dello scorso anno e che le navi abbordate dai pirati si trovavano anche ben al di fuori delle acque territoriali, con equipaggi che sono stati rapiti e portati in Nigeria dove sono tenuti prigionieri in attesa del pagamento di un riscatto. Quanto alla Somalia, un'altra area africana in cui negli ultimi anni si sono susseguiti numerosi gli attacchi dei pirati, l'International Maritime Bureau ha specificato che sebbene nel 2018 non sia stata catturata alcuna nave nella regione, tuttavia i pirati hanno esploso colpi d'arma da fuoco contro una petroliera Suezmax nel Golfo di Aden nonché contro una product tanker e una rinfusiera Capesize ad oltre trecento miglia dalla costa somala, episodi che ribadiscono l'importanza di mantenere elevati i livelli di vigilanza durante il transito in queste acque e - ha sottolineato l'IMB - la necessità di mantenere la presenza di unità navali dell'Unione Europea e di altre Marine internazionali nell'area attorno al Corno d'Africa. Meno grave la situazione in Asia. I 36 incidenti segnalati in Indonesia erano relativi in gran parte a piccoli furti, anche se sei marittimi sono stati presi in ostaggio e minacciati. Nelle Filippine si sono verificati dieci incidenti rispetto a 22 nel 2017.

**Imbarco dei marittimi, serve una riforma**  
La proposta è quella di legare gli aggravi contribuiti alla natalità del lavoratore piuttosto che alla bandiera della nave. La dichiarazione del viceministro alle Infrastrutture Edoardo Risi: Conferma e Assurmatore trovano un accordo

**Dossier IMB: a rischio soprattutto il Golfo di Guinea**  
Atti di pirateria contro le navi in aumento. Lo scorso anno gli attacchi sono stati 201

**Grimaldi Lines lancia le nuove promozioni**  
Scosta del 50% per chi decide di prendere il viaggio estivo entro il 23 marzo

# Avvisatore Marittimo

## Focus

Al primato contribuiscono principalmente Costa ed Msc che aumenteranno le rispettive flotte di due unità ciascuna

## Navi da crociera, il 2019 sarà l'anno record

Previste entro dicembre 24 nuove consegne e un incremento della capacità totale con altri 42.488 letti bassi

Alessia Spataro

L'industria crocieristica continuerà a crescere anche quest'anno, registrando un record storico: verranno consegnate 24 nuove navi, cifra mai raggiunta finora nel corso di un solo anno. Un primato a cui contribuiscono in misura determinante Costa Crociere e Msc Crociere. Entrambe le compagnie, infatti, nei prossimi mesi prenderanno in consegna due nuove navi: Costa accoglierà Costa Venezia, costruita da Fincantieri espressamente per il mercato cinese, e Costa Smeralda, che con la sua capacità di 5.224 passeggeri sarà anche la più grande cruiseship a debuttare quest'anno. Msc prenderà invece in consegna Msc Grandiosa - quasi 5.000 passeggeri di capacità - e Msc Bellissima, entrambe costruite da STX France. Il record di nuove consegne nel 2019 sarà tale - secondo la testata americana Cruise Industry News - non solo per numero di navi, ma anche per incremento della capacità totale, che durante l'anno crescerà di 42.488 'letti bassi' (nel 2018 era cresciuta di 34.000). Anche in questo caso a trainare l'incremento sono Msc, con 9.388 letti bassi in più, e Costa, con 9.120 in più. Dati più che incoraggianti, in linea con quanto pronosticato a dicembre dalla Cia, con il record di 30 milioni di passeggeri per il 2019, l'aumento dei crocieristi solo in Italia di 1,7 milioni di unità tra il 2017 e il 2019 e la conferma del Mediterraneo come seconda destinazione crocieristica globale con notevole beneficio per la blue economy del nostro Paese che può vantare i principali porti d'imbarco e di scalo (+750.000 passeggeri movimentati previsti in Italia solo nel 2019). Il numero record di nuove navi che entrerà in servizio nel 2019 testimonia il grande potenziale di crescita futura dell'industria delle crociere, in virtù del suo eccellente rapporto qualità- prezzo dichiara all'Ansa Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. Il nostro gruppo ha un piano di espansione della flotta che prevede l'arrivo di sette nuove navi entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro. Quest'anno debuta anche Costa Smeralda, prima nave alimentata a LNG, il combustibile fossile più pulito. Satisfazione arriva da Leonardo Massa, country manager di Msa Crociere, che spiega: "Msc Bellissima e Msc Grandiosa sono la quarta e la quinta nave di un programma di investimenti da quasi 14 miliardi di euro, avviato dalla compagnia nel 2017, che prevede la costruzione di ben 17 nuove navi. Da notare che queste due nuove navi rappresentano, da sole, oltre un quinto (22%) della nuova capacità passeggeri che entrerà in servizio quest'anno a livello globale. Entro il 2026 la nostra flotta passerà da 15 a 29 unità, a un ritmo di circa due nuove unità all'anno". Tra le altre compagnie che riceveranno navi nel 2019 ci sono: Carnival, con Panorama, costruita da Fincantieri; Hapag-Lloyd con Hans Nature e H/Inspiration, costruite da Vard; Royal Caribbean con Spectrum, costruita da Meyer Werft; Princess Cruises con Sky Princess, costruita da Fincantieri; Norwegian Cruise Line con Encore, costruita da Meyer Werft. Arrivano invece notizie negative da Malta, dove nel 2018 il traffico crocieristico è diminuito del -5,6% essendo risultato pari a 634mila passeggeri rispetto a 670mila nell'anno precedente. I passeggeri in transito sono ammontati a 554mila unità, con una flessione del -2,2%, mentre più accentuata è stata la diminuzione dei passeggeri allo sbarco e all'imbarco che sono calati del -24,2% a 78mila unità. Lo scorso anno gli scali di navi da crociera a Malta sono stati 310 per una media di 2.041 passeggeri a nave rispetto a 342 scali per 1.959 passeggeri nel 2017. L'ufficio nazionale statistico di Malta ha reso noto che lo scorso anno il 66,9% del numero complessivo di crocieristi era costituito da cittadini di Stati dell'Unione Europea. Nell'ultimo trimestre del 2018 gli scali di navi da crociera sono stati 95, uno in più rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, per un traffico complessivo di 191mila passeggeri (+2,1%), di cui 180mila in transito (+4,4%) e 11mila



allo sbarco/imbarco (-24,9%).

## Gli armatori europei esortano Regno Unito e Unione Europea a trovare un accordo sulla Brexit

Gli armatori europei esortano Regno Unito e Unione Europea a trovare un accordo per l'uscita della nazione britannica dall'UE. Riferendosi alle discussioni di ieri al parlamento britannico e al mandato conferito al primo ministro Theresa May per ridiscutere gli accordi Brexit con i suoi colleghi europei, l'European Community Shipowners' Associations (ESCA) ha rivolto un invito a tutte le parti a cogliere questa opportunità per evitare uno scenario Brexit senza accordo. L'associazione armatoriale europea ritiene che «senza un accordo le ripercussioni sulla fluidità degli scambi tra l'UE e il Regno Unito saranno enormi, a danno di armatori, partner logistici, passeggeri e consumatori». «Chiediamo alle autorità dell'UE e del Regno Unito - ha dichiarato il segretario generale dell'ESCA, Martin Dorsman - di essere costruttive e fare tutto il possibile per garantire che l'accordo di uscita possa essere approvato da tutte le parti. In caso contrario, ci saranno solo perdenti da tutte le parti». L'associazione armatoriale ha sottolineato che se l'accordo per regolare l'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea sarà approvato «il periodo di transizione darà al Regno Unito e all'UE il tempo di prepararsi e ci sarà finalmente la chiarezza necessaria affinché gli operatori marittimi si preparino a far sì che gli scambi commerciali continuino a svolgersi senza ostacoli».

The screenshot shows the inforMARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and inforMARE. The main headline reads: "Gli armatori europei esortano Regno Unito e Unione Europea a trovare un accordo sulla Brexit". Below the headline, there is a sub-headline: "L'ESCA sottolinea la necessità di evitare uno scenario senza intesa". The main body of the article contains the text from the left column. At the bottom of the article, there is a search bar with the text "Cerca il tuo albergo" and a table with columns for "Destinazione", "Data di arrivo", and "Data di partenza". The table shows "Oltre destinazioni" with dates "2019" and "2019". There is also a "Cerca" button. At the very bottom, there is a footer with contact information: "inforMARE - Piazza Matteotti 1/3 - 10123 Genova - ITALIA" and phone number "tel.: 010.2462132. fax: 010.2516788. e-mail".

# Informazioni Marittime

## Focus

### Brexit, Ecsa: "Senza accordo tutti perdenti"

Dopo le discussioni di martedì nel parlamento britannico e il mandato conferito al primo ministro britannico, Theresa May, per ridiscutere gli accordi sulla brexit con i suoi colleghi europei, gli armatori europei riuniti nell'European Shipowners' Association (Ecsa) invitano tutte le parti a cogliere questa opportunità per evitare una brexit senza accordo. Le ripercussioni, secondo l'Ecsa, sulla fluidità degli scambi tra l'Ue e il Regno Unito sarebbero enormi, a scapito di armatori, partner logistici, passeggeri e consumatori. «Chiediamo alle autorità dell'Ue e del Regno Unito di essere costruttive e fare tutto il possibile per garantire che l'accordo di revoca possa essere approvato da tutte le parti. In caso contrario, ci saranno solo perdenti», commenta Martin Dorsman, segretario generale dell'Ecsa. Se l'accordo di revoca (withdrawal agreement) sarà approvato, «il periodo di attuazione conclude Dorsman - darà al Regno Unito e all'Ue il tempo di prepararsi e ci sarà finalmente la certezza necessaria affinché gli operatori marittimi si preparino».



# Lloyd's List

## Focus

### European forwarders face more than just Brexit

THE European Association for Freight Forwarding, Logistics and Customs Services (CLECAT) believes its members are in a relatively good state of preparedness should a no deal' Brexit come about, but it has highlighted other major changes in the pipeline relating to the regulatory and administrative frameworks of international trade that pose additional challenges. Almost all fundamental aspects concerning trade are under construction', so to speak, for EU member states, companies and the commission, the Brussels-based trade body's senior manager Dominique Willems told Lloyd's List. The new Union Customs Code is still in the process of implementation, which involves the re-assessment of all authorisations, including AEO [the Authorised Economic Operator quality mark], and the update of hundreds of IT systems on EU, national and private sector level, he added. The EU VAT system is also being renewed this year, especially with regard to international trade and e-commerce (internet sales of low-value consignments). In addition, the EU is implementing a number of trade agreements, such as with Japan, while the bloc is also facing the prospect of trade wars that could lead to the imposition of trade sanctions and restrictions in various parts of the world, Mr Willems said. Each of these aspects will have an impact on how international trade is conducted in future and is almost just as big as dealing with Brexit, he said. Mr Willems said in recent years there had been an increase in demand for services provided by customs brokers and freight forwarders, leading to a shortage in employees with sufficient skills and knowledge putting additional pressure on an already demanding operating environment. Returning to Brexit and the likelihood of more manpower being required to accommodate the potentially greater workloads resulting from the re-introduction of border controls, he noted that in contrast to government services departments, forwarders did not have the flexibility to hire and train additional staff in the expectation of possible extra work. You cannot recruit, say, 20 people and then tell them a month later they will not be needed anymore because all of a sudden there is a deal or the process is being postponed, Mr Willems said. Dealing with a no-deal' Brexit is not unmanageable, but it is very challenging.

The screenshot shows the Lloyd's List website interface. At the top, there is a cookie consent banner. Below it, the site header includes the Lloyd's List logo, a search bar, and navigation links like 'My View', 'Start Trial', 'Register', and 'Sign In'. A featured banner for 'Shipping Outlook 2019' is visible. The main article title is 'European forwarders face more than just Brexit', with a sub-headline: 'European freight forwarding association CLECAT is concerned that several other issues, in addition to a possible 'no deal' Brexit, could stretch forwarders' capacity to cope over the coming months'. The article is dated '30 Jan 2019' and is an 'INTERVIEW' by 'Stuart Todd'. A registration prompt is present at the bottom of the article preview, stating 'This content is free with registration!' and 'Start a free trial today >'. The footer of the article preview includes contact information for subscriptions: 'Not a subscriber? Find out about tailored subscription packages. T: +44 (0) 20 3377 3792. E: subscription.enquiry@lloydslist.com'.

## Wärstilä registra un forte aumento degli ordini nel settore navale effetto delle nuove norme IMO 2020

Nell'ultimo trimestre del 2018 il fatturato netto del gruppo finlandese Wärstilä Corporation, che realizza sistemi per la generazione di energia per i settori marino e terrestre, ha registrato un incremento del +6,3% essendosi attestato a 1,53 miliardi di euro rispetto a 1,44 miliardi di euro nel periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente. Utile operativo, utile ante imposte e utile netto sono risultati in flessione essendo ammontati rispettivamente a 206 milioni di euro (-7,2%), 194 milioni di euro (-8,1%) e 153 milioni di euro (-7,3%). Nel quarto trimestre dello scorso anno il valore dei nuovi ordini acquisiti dal gruppo ha segnato un forte aumento del +23,8% essendo stato pari a 1,87 miliardi di euro. Il valore dell'orderbook al 31 dicembre scorso era di 6,17 miliardi di euro, con un rialzo del +20,9% rispetto a 5,10 miliardi di euro al 31 dicembre 2017. Nel solo segmento dei sistemi per il settore navale il valore dei nuovi ordini è ammontato a 419 milioni di euro, con una crescita del +33% rispetto a 316 milioni di euro nel quarto trimestre del 2017 (valore, quest'ultimo, rettificato a causa dell'effetto del trasferimento all'interno del gruppo di alcune attività di servizio). Il 31% del valore complessivo dei nuovi ordini è stato generato dal settore delle navi da crociera e dei traghetti, il 18% dal settore delle navi gasiere, il 16% dalle navi mercantili convenzionali, il 19% dalle navi specializzate, il 9% dal settore offshore e il 6% dal settore delle navi militari. La divisione Marine Solutions ha archiviato il quarto trimestre del 2018 con un fatturato netto di 364 milioni di euro (+19%) e il valore del portafoglio ordini della divisione al 31 dicembre scorso è salito a 2,42 miliardi di euro (+20%). Nell'intero esercizio annuale 2018 il fatturato netto registrato da Wärstilä è stato di 5,17 miliardi di euro, con una crescita del +5,4% sull'esercizio precedente. L'utile operativo è ammontato a 543 milioni di euro (+0,9%), l'utile ante imposte a 502 milioni di euro (+2,2%) e l'utile netto a 386 milioni di euro (+2,9%). Lo scorso anno il gruppo ha incamerato nuovi ordini per un totale di 6,31 miliardi di euro (+11,7%), di cui 1,71 miliardi generati dalla sola divisione Marine Solutions (+33%) che nell'anno ha registrato un fatturato netto di 1,23 miliardi di euro (+12%). «Il 2018 - ha commentato il presidente e amministratore delegato di Wärstilä, Jaakko Eskola - è stato contrassegnato da uno sviluppo positivo dell'acquisizione di ordini determinato da un aumento della domanda nei mercati delle costruzioni navali e dei servizi. Il tema dell'ambiente è emerso come aspetto chiave nei mercati marittimi, dato che i clienti hanno cercato di adeguarsi alle norme IMO 2020 sul limite massimo del tenore di zolfo. Per Wärstilä ciò si è riflesso in una significativa crescita della domanda di sistemi di depurazione dei gas di scarico. Un altro contributo all'aumento dell'acquisizione di ordini - ha specificato Eskola - è giunto dall'elevato livello di attività nei mercati delle navi da crociera e dei traghetti così come dall'interesse mostrato dai nostri clienti per accordi di assistenza a lungo termine. L'acquisizione di ordini della divisione Energy Solutions è stata, invece, inferiore rispetto all'anno precedente a causa principalmente del rallentamento del processo decisionale tra i nostri clienti. Tuttavia il trend di crescita a lungo termine nei mercati emergenti e il passaggio ad una capacità flessibile per introdurre energie rinnovabili continuano a sostenere la domanda futura».



**Wärstilä registra un forte aumento degli ordini nel settore navale effetto delle nuove norme IMO 2020**

«Il tema dell'ambiente - ha commentato Eskola - è emerso come aspetto chiave nei mercati marittimi»

Nell'ultimo trimestre del 2018 il fatturato netto del gruppo finlandese Wärstilä Corporation, che realizza sistemi per la generazione di energia per i settori marino e terrestre, ha registrato un incremento del +6,3% essendosi attestato a 1,53 miliardi di euro rispetto a 1,44 miliardi di euro nel periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente. Utile operativo, utile ante imposte e utile netto sono risultati in flessione essendo ammontati rispettivamente a 206 milioni di euro (-7,2%), 194 milioni di euro (-8,1%) e 153 milioni di euro (-7,3%).

Nel quarto trimestre dello scorso anno il valore dei nuovi ordini acquisiti dal gruppo ha segnato un forte aumento del +23,8% essendo stato pari a 1,87 miliardi di euro. Il valore dell'orderbook al 31 dicembre scorso era di 6,17 miliardi di euro, con un rialzo del +20,9% rispetto a 5,10 miliardi di euro al 31 dicembre 2017.

Nel solo segmento dei sistemi per il settore navale il valore dei nuovi ordini è ammontato a 419 milioni di euro, con una crescita del +33% rispetto a 316 milioni di euro nel quarto trimestre del 2017 (valore, quest'ultimo, rettificato a causa dell'effetto del trasferimento all'interno del gruppo di alcune attività di servizio). Il 31% del valore complessivo dei nuovi ordini è stato generato dal settore delle navi da crociera e dei traghetti, il 18% dal settore delle navi gasiere, il 16% dalle navi mercantili convenzionali, il 19% dalle navi specializzate, il 9% dal settore offshore e il 6% dal settore delle navi militari. La divisione Marine Solutions ha archiviato il quarto trimestre del 2018 con un fatturato netto di 364 milioni di euro (+19%) e il valore del portafoglio ordini della divisione al 31 dicembre scorso è salito a 2,42 miliardi di euro (+20%).

Nell'intero esercizio annuale 2018 il fatturato netto registrato da Wärstilä è stato di 5,17 miliardi di euro, con una crescita del +5,4% sull'esercizio precedente. L'utile operativo è ammontato a 543 milioni di euro (+0,9%), l'utile ante imposte a 502 milioni di euro (+2,2%) e l'utile netto a 386 milioni di euro (+2,9%).

Lo scorso anno il gruppo ha incamerato nuovi ordini per un totale di 6,31 miliardi di euro (+11,7%), di cui 1,71 miliardi generati dalla sola divisione Marine Solutions (+33%) che nell'anno ha registrato un fatturato netto di 1,23 miliardi di euro (+12%).

«Il 2018 - ha commentato il presidente e amministratore delegato di Wärstilä, Jaakko Eskola - è stato contrassegnato da uno sviluppo positivo dell'acquisizione di ordini determinato da un aumento della domanda nei mercati delle costruzioni navali e dei servizi. Il tema dell'ambiente è emerso come aspetto chiave nei mercati marittimi, dato che i clienti hanno cercato di adeguarsi alle norme IMO 2020 sul limite massimo del tenore di zolfo. Per Wärstilä ciò si è riflesso in una significativa crescita della domanda di sistemi di depurazione dei gas di scarico. Un altro contributo all'aumento dell'acquisizione di ordini - ha specificato Eskola - è giunto dall'elevato livello di attività nei mercati delle navi da crociera e dei traghetti così come dall'interesse mostrato dai nostri clienti per accordi di assistenza a lungo termine. L'acquisizione di ordini della divisione Energy Solutions è stata, invece, inferiore rispetto all'anno precedente a causa principalmente del rallentamento del processo decisionale tra i nostri clienti. Tuttavia il trend di crescita a lungo termine nei mercati emergenti e il passaggio ad una capacità flessibile per introdurre energie rinnovabili continuano a sostenere la domanda futura».

# Informazioni Marittime

Focus

## 400 milioni l'anno per la cybersecurity marittima

*Secondo l'associazione dei porti degli Stati Uniti è quanto dovrebbe spendere il governo federale per mantenere aggiornate le infrastrutture informatiche. Il quadruplo di quanto spende oggi*

Nei prossimi dieci anni il governo degli Stati Uniti dovrebbe spendere quasi 4 miliardi di dollari (3,8) per rafforzare la sicurezza delle infrastrutture informatiche legate alla catena logistica marittima, circa quattro volte quanto spende attualmente. 4 miliardi per mantenere aggiornati i software di gestione, gli antivirus, i backoffice, tenere in volo i droni, migliorare la ricezione dei dispositivi lungo la costa. Insomma, per mantenere stabile l'infrastruttura digitale della catena logistica dei trasporti via mare, rendere più efficiente la burocrazia dei controlli. A gestire questi fondi dovrebbero essere in primo luogo le autorità portuali dei governi federali degli Stati Uniti, non gli operatori privati. La cifra è stata calcolata dall'associazione americana delle autorità portuali (American association of port authorities, Aapa) nel quarto rapporto The state of freight. «Le risorse per affrontare le sfide della sicurezza marittima dovrebbero tornare alle autorità portuali pubbliche, ciò aumenterebbe le opportunità di partnership tra i porti e gli stakeholder. Questo era l'intento originale del programma di sussidi per la sicurezza portuale», spiega Kurt Nagle, presidente e amministratore delegato di Aapa. Il programma di sussidi a cui si riferisce Nagle è il Port Security Grand Agency Program (Psgp), nato nel 2002 in conseguenza degli attacchi dell'11 settembre. Fa parte della Federal Emergency Management Agency's (Fema) e gestisce i fondi per la sicurezza e lo sviluppo informatico dei porti statunitensi. Dal 2002 ad oggi ha investito 2,78 miliardi in 8,096 progetti. L'analisi dell'Aapa è un caso di studio valido per tutti, considerando che molti stati movimentano

la loro economia, cioè la merce che esportano e importano, via mare: gli Stati Uniti per un quarto, l'Italia per oltre un terzo (38 per cento nel 2017). I porti Usa danno lavoro direttamente e indirettamente a 23 milioni di americani. Attualmente i fondi per i porti statunitensi sono gestiti per la maggior parte (60%) dalle autorità locali come polizia, guardia costiera e stati federali, per un quarto dalle autorità portuali e per il 15 per cento dagli operatori privati. Metà delle spese in manutenzione quadruplicare le risorse per la sicurezza e lo sviluppo informatico significa riorganizzare il Psgp visto che attualmente spende circa 100 milioni l'anno (un miliardo a decade). L'Aapa ha calcolato che dei 3,8 miliardi necessari nei prossimi dieci anni, 2,62 sarebbero destinati alla manutenzione dei sistemi di sicurezza e 1,27 agli investimenti nella ricerca informatica, come per esempio in droni e software. 15 milioni di attacchi al mese 4 miliardi sono una bella cifra ma equipollente alla digitalizzazione delle infrastrutture. Basti guardare al numero di attacchi mensili a cui è sottoposto un grande porto. Quello di Los Angeles, per esempio, ogni mese riceve tra i 15 e i 20 milioni di attacchi informatici e ogni anno spende 2,4 milioni dei fondi di Psgp. Shipping negli States: 17 anni formidabili L'Aapa ha calcolato che tra il 2001 e il 2018 il volume di container negli Usa è aumentato di oltre il 70 per cento, il commercio estero del 37 per cento e il traffico crocieristico dei passeggeri ha sfiorato il cento per cento. «Non solo abbiamo scoperto che gli stanziamenti del programma di sussidi per la sicurezza portuale devono quadruplicare a 400 milioni l'anno, ma il rapporto tra i fondi destinati ai porti deve raddoppiare almeno della metà per attenuare adeguatamente le minacce alla sicurezza», secondo Nagle. «Negli ultimi anni conclude - quasi i due terzi dei finanziamenti dei sussidi per la sicurezza portuale sono stati spesi per la formazione e l'equipaggiamento dei primi soccorritori e per il miglioramento delle capacità di risposta. Ciò che è necessario ora è il passaggio a maggiori investimenti nella prevenzione e protezione».

Questo sito utilizza i cookie per rendere la sua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, accettando il pulsante **No capite** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner acconsenti al loro utilizzo.

Mostra maggiori informazioni

**Informazioni Marittime**

INFRASTRUTTURE - POLITICHE MARITTIME

ARRIVI E PARTENZE

**Servizi On Line**

Arrivi e partenze

Bollettino Avvisatore Marittimo

**Miliardi 31 per il 2019**

INNOVATING THE FUTURE

**Click&Boat**

di Paolo Bossi

Nei prossimi dieci anni il governo degli Stati Uniti dovrebbe spendere quasi 4 miliardi di dollari (3,8) per rafforzare la sicurezza delle infrastrutture informatiche legate alla catena logistica marittima, circa quattro volte quanto spende attualmente. 4 miliardi per mantenere aggiornati i software di gestione, gli antivirus, i backoffice, tenere in volo i droni, migliorare la ricezione dei dispositivi lungo la costa. Insomma, per mantenere stabile l'infrastruttura digitale della catena logistica dei trasporti via mare, rendere più efficiente la burocrazia dei controlli. A gestire questi fondi dovrebbero essere in primo luogo le autorità portuali dei governi federali degli Stati Uniti, non gli operatori privati. La cifra è stata calcolata dall'associazione americana delle autorità portuali (American association of port authorities, Aapa) nel quarto rapporto The state of freight. «Le risorse per affrontare le sfide della sicurezza marittima dovrebbero tornare alle autorità portuali pubbliche, ciò aumenterebbe le opportunità di partnership tra i porti e gli stakeholder. Questo era l'intento originale del programma di sussidi per la sicurezza portuale», spiega Kurt Nagle, presidente e amministratore delegato di Aapa. Il programma di sussidi a cui si riferisce Nagle è il Port Security Grand Agency Program (Psgp), nato nel 2002 in conseguenza degli attacchi dell'11 settembre. Fa parte della Federal Emergency Management Agency's (Fema) e gestisce i fondi per la sicurezza e lo sviluppo informatico dei porti statunitensi. Dal 2002 ad oggi ha investito 2,78 miliardi in 8,096 progetti.

L'analisi dell'Aapa è un caso di studio valido per tutti, considerando che molti stati movimentano la loro economia, cioè la merce che esportano e importano, via mare: gli Stati Uniti per un quarto, l'Italia per oltre un terzo (38 per cento nel 2017). I porti Usa danno lavoro direttamente e indirettamente a 23 milioni di americani. Attualmente i fondi per i porti statunitensi sono gestiti per la maggior parte (60%) dalle autorità locali come polizia, guardia costiera e stati federali, per un quarto dalle autorità portuali e per il 15 per cento dagli operatori privati. Metà delle spese in manutenzione quadruplicare le risorse per la sicurezza e lo sviluppo informatico significa riorganizzare il Psgp visto che attualmente spende circa 100 milioni l'anno (un miliardo a decade).

L'Aapa ha calcolato che dei 3,8 miliardi necessari nei prossimi dieci anni, 2,62 sarebbero destinati alla manutenzione dei sistemi di sicurezza e 1,27 agli investimenti nella ricerca informatica, come per esempio in droni e software. 15 milioni di attacchi al mese 4 miliardi sono una bella cifra ma equipollente alla digitalizzazione delle infrastrutture. Basti guardare al numero di attacchi mensili a cui è sottoposto un grande porto. Quello di Los Angeles, per esempio, ogni mese riceve tra i 15 e i 20 milioni di attacchi informatici e ogni anno spende 2,4 milioni dei fondi di Psgp. Shipping negli States: 17 anni formidabili L'Aapa ha calcolato che tra il 2001 e il 2018 il volume di container negli Usa è aumentato di oltre il 70 per cento, il commercio estero del 37 per cento e il traffico crocieristico dei passeggeri ha sfiorato il cento per cento. «Non solo abbiamo scoperto che gli stanziamenti del programma di sussidi per la sicurezza portuale devono quadruplicare a 400 milioni l'anno, ma il rapporto tra i fondi destinati ai porti deve raddoppiare almeno della metà per attenuare adeguatamente le minacce alla sicurezza», secondo Nagle. «Negli ultimi anni conclude - quasi i due terzi dei finanziamenti dei sussidi per la sicurezza portuale sono stati spesi per la formazione e l'equipaggiamento dei primi soccorritori e per il miglioramento delle capacità di risposta. Ciò che è necessario ora è il passaggio a maggiori investimenti nella prevenzione e protezione».

## Cina, il governo verso l'approvazione degli investimenti stranieri

Pechino - La Cina punta ad approvare una nuova legge sugli investimenti stranieri per vietare i trasferimenti forzati di tecnologia e le interferenze del governo nelle attività delle aziende straniere. Lo riferisce l'agenzia Xinhua al termine di una riunione del Comitato Permanente dell'Assemblea Nazionale del Popolo, il parlamento cinese. La proposta di legge verrà presentata alla prossima sessione plenaria dell'Anp, il cui inizio è previsto per il prossimo 5 marzo: in caso di approvazione, la nuova legge servirà per «attrarre nuovi investimenti dall'estero, proteggere i diritti e gli interessi legittimi degli investitori stranieri, creare un clima favorevole agli affari e fornire garanzie legali per l'apertura a un livello più alto», scrive la Xinhua. Di una nuova legge in materia, che potrebbe essere approvata nel giro di poche settimane, c'è «urgente bisogno», ha commentato il ministro della Giustizia di Pechino, Fu Zhenghua, e la sua introduzione andrebbe a sostituire tre leggi che regolano le joint-venture e le imprese a capitale interamente straniero che operano su suolo cinese. L'accelerazione nel processo di approvazione giunge nel pieno dei colloqui con gli Stati Uniti per una soluzione alla disputa tariffaria in corso tra le due grandi economie: nonostante segnali di ottimismo su un accordo da raggiungere entro il 2 marzo prossimo per riequilibrare la bilancia commerciale tra i due Paesi, l'amministrazione Usa guidata da Donald Trump considera tra i principali punti della contesa con la Cina proprio la protezione della proprietà intellettuale e il trasferimento forzato di tecnologia.



### Il Viminale sigilla il mare: stretta sulle navi delle Ong

Salvini studia il divieto di ingresso in acque territoriali. I profughi accolti da altri otto Paesi

Bloccare le **navi** prima che entrino in acque italiane. Il caso Sea Watch si è appena avviato verso la soluzione e Matteo Salvini già affila le armi in vista della prossima battaglia. L'ipotesi è quella di sfruttare la normativa esistente, in particolare l'articolo 83 del codice della navigazione, per individuare una procedura standard da adottare con le **navi** Ong.

I tecnici del Viminale lavorano con quelli del ministero delle Infrastrutture per elaborare un protocollo che permetta di bloccare imbarcazioni che, pur essendo inoffensive, possano rappresentare un rischio per la sicurezza nazionale dato che favoriscono l'immigrazione clandestina. «Sto lavorando a un provvedimento che limiti la possibilità di entrare nelle acque territoriali italiane, intervenendo a monte», annuncia il vicepremier subito dopo aver esultato per l'esito delle trattative condotte dal premier Giuseppe Conte con l'Europa. «Missione compiuta - esulta il ministro dell'Interno -. Mentre gli altri chiacchierano e denunciano, la nostra linea della fermezza ha portato otto Paesi europei Germania, Lussemburgo, Romania, Francia, Portogallo, Lituania, Malta e Spagna a farsi carico dell'accoglienza degli ospiti a bordo della Sea Watch3». Il vicepremier non perde l'occasione per attaccare «l'ong tedesca» che avrebbe compiuto diverse «irregolarità» e soprattutto «l'assoluta mancanza di collaborazione del governo olandese nonostante lo yacht, perché così è registrato in Olanda, navighi con la bandiera di quel Paese». Contro l'Olanda anche la leader di Fratelli d'Italia, Giorgia Meloni: «Se l'Olanda non riconosce Sea Watch, allora vuol dire che si tratta di una nave pirata, l'equipaggio va arrestato e la nave affondata».

Da notare che a differenza di quanto annunciato dal presidente del Consiglio, nell'elenco dei Paesi che accoglieranno i migranti Salvini si è guardato bene dall'includere l'Italia. Invece quando era toccato al premier Conte confermare che dopo 11 giorni finalmente era stato raggiunto un accordo per la redistribuzione dei migranti il premier aveva citato anche l'Italia. Di fronte alla richiesta di un chiarimento Salvini prima glissa affermando di voler «vedere cosa fanno gli altri» poi, una volta avuta la conferma della disponibilità di ben 8 Paesi, specifica che «sui 47 migranti della Sea Watch in Italia ne resteranno al massimo uno o due».

Salvini comunque promette di non cambiare linea ma anzi di voler fermare le **navi** prima ancora che arrivino in acque territoriali italiane. «Lo rifarò, lo rifarò - assicura il vicepremier -. Se mai arrivasse un altro barcone illegalmente in acque territoriali italiane, rifarò esattamente quello che ho fatto con la Diciotti e con la Sea Watch. Sono pagato per fare il ministro e lo farò a lungo».

Soddisfatto anche il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli. «L'Italia torna ad alzare la testa in Europa», esulta il ministro grillino. Ed è proprio al titolare dei Trasporti, in base all'articolo 83 del codice di navigazione, che spetta di «limitare o vietare il transito e la sosta di **navi** mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione». Toninelli di concerto con il ministro dell'Ambiente può anche imporre il divieto «per motivi di protezione dell'ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende».



## Tav, sale la tensione, Toninelli: "errori grossolani" nel dossier della Lega - Salvini: "Stop Tav costa 24 mld"

ROMA - Procede a colpi di dossier lo scontro del governo tra Lega e M5S sull'argomento in questo momento più caldo la Tav Torino-Lione. Da una parte il Mit e il ministro Danilo Toninelli contestano i «grossolani errori» che sarebbero contenuti nella contro analisi firmata Lega, ancora nelle mani del vice premier Matteo Salvini, ma già trapelata sulla stampa nazionale. L'analisi firmata da alcuni docenti della Bocconi, mette in evidenza i costi dell'abbandono del progetto TAV, 24 miliardi ton di costi diretti e indiretti che graverebbero sul nostro paese. Dall'altro lato il documento di analisi costi-benefici, custodito dal ministro Toninelli, ovvero il report sull'opera Tav, firmato dal team di economisti guidati da Marco Ponti e, che dal 9 gennaio è stato consegnato, ma sul quale ancora è TOP SECRET. Ma del quale tuttavia è ben chiara la tesi "STOP TAV", il dossier è in attesa del parere della Francia con la quale la prosecuzione dell'opera deve essere condivisa: «poiché si tratta di un trattato internazionale italo-francese, - spiega Toninelli - pertanto «sarà condivisa» con la ministra francese e la commissaria Ue. Ma il report della Lega, secondo le fonti del ministero e le dichiarazioni di Toninelli, sarebbe basato su «grossolani errori». Primo tra tutti il costo del tunnel di base: «Stando alle fonti di stampa, si cita ancora una cifra di 8,6 miliardi, quando è risaputo che il Cipe ha aggiornato il costo a 9,6 miliardi da spendere su 11 miliardi totali della tratta transfrontaliera». Secondo errore: «non si capisce come il segmento francese possa costare, secondo questo documento, soltanto 5,5 miliardi, quando sappiamo che già nel 2011 esso valeva 7,7 miliardi e oggi andrebbe atualizzato. A meno di non ammettere che anche la Francia stia disinvestendo sulla tratta di propria competenza. Peraltro è vero che la Francia ha deciso di rimandare la gran parte del proprio impegno finanziario per molti anni. Ecco perché il costo complessivo è pari o addirittura superiore a 20 miliardi, a differenza di quanto si ritiene nel dossier della Lega»

Tav, sale la tensione, Toninelli: "errori grossolani" nel dossier della Lega - Salvini: "Stop Tav costa 24 mld"

ROMA - Procede a colpi di dossier lo scontro del governo tra Lega e M5S sull'argomento in questo momento più caldo la Tav Torino-Lione. Da una parte il Mit e il ministro Danilo Toninelli contestano i «grossolani errori» che sarebbero contenuti nella contro analisi firmata Lega, ancora nelle mani del vice premier Matteo Salvini, ma già trapelata sulla stampa nazionale. L'analisi firmata da alcuni docenti della Bocconi, mette in evidenza i costi dell'abbandono del progetto TAV, 24 miliardi ton di costi diretti e indiretti che graverebbero sul nostro paese.

Dall'altro lato il documento di analisi costi-benefici, custodito dal ministro Toninelli, ovvero il report sull'opera Tav, firmato dal team di economisti guidati da Marco Ponti e, che dal 9 gennaio è stato consegnato, ma sul quale ancora è TOP SECRET. Ma del quale tuttavia è ben chiara la tesi "STOP TAV", il dossier è in attesa del parere della Francia con la quale la prosecuzione dell'opera deve essere condivisa: «poiché si tratta di un trattato internazionale italo-francese, - spiega Toninelli - pertanto «sarà condivisa» con la ministra francese e la commissaria Ue.

Ma il report della Lega, secondo le fonti del ministero e le dichiarazioni di Toninelli, sarebbe