



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 19 febbraio 2019



Prime Pagine

19/02/2019	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Il Foglio	9
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Il Giornale	10
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Il Giorno	11
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Il Manifesto	12
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Il Mattino	13
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Il Messaggero	14
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Il Resto del Carlino	15
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Il Secolo XIX	16
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Il Sole 24 Ore	17
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Il Tempo	18
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	Italia Oggi	19
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	La Nazione	20
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	La Repubblica	21
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	La Stampa	22
Prima pagina del 19/02/2019		
19/02/2019	MF	23
Prima pagina del 19/02/2019		

Primo Piano

18/02/2019	Stretto Web	24
Messina: al via il progetto Port Community System per le Autorità di Sistema Portuale		
18/02/2019	inforMARE	25
Domani la prima riunione del progetto Port Community System per le Autorità di Sistema Portuale		

Trieste

19/02/2019	Il Piccolo	Pagina 16	<i>Giovanni Tomasin</i>	26
<hr/>				
19/02/2019	Il Piccolo	Pagina 17		28
<hr/>				

Venezia

19/02/2019	Il Gazzettino	Pagina 28		29
<hr/>				
19/02/2019	Il Gazzettino	Pagina 28		30
<hr/>				
19/02/2019	Il Gazzettino	Pagina 28	<i>ELISIO TREVISAN</i>	31
<hr/>				
19/02/2019	Il Gazzettino	Pagina 30	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	32
<hr/>				
19/02/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3		33
<hr/>				
19/02/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 13		34
<hr/>				

Savona, Vado

19/02/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 14		35
<hr/>				
19/02/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 15		36
<hr/>				

Genova, Voltri

18/02/2019	FerPress			37
<hr/>				
18/02/2019	FerPress			38
<hr/>				
18/02/2019	Il Nautilus			39
<hr/>				
19/02/2019	Il Secolo XIX	Pagina 11		40
<hr/>				
19/02/2019	Il Secolo XIX	Pagina 15		41
<hr/>				
18/02/2019	inforMARE			42
<hr/>				
19/02/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 7	<i>FABRIZIO CERIGNALE</i>	43
<hr/>				
18/02/2019	Messaggero Marittimo		<i>Massimo Belli</i>	44
<hr/>				
18/02/2019	TeleBorsa			45
<hr/>				
18/02/2019	The Medi Telegraph		<i>di Giorgio Carozzi</i>	46
<hr/>				

Ravenna

18/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	47
<hr/>			
18/02/2019	Seareporter		48
<hr/>			

Marina di Carrara

19/02/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 15	49
<hr/>			

Livorno

18/02/2019	Ansa		50
<hr/>			
18/02/2019	Ansa		51
<hr/>			
18/02/2019	Corriere Marittimo		52
<hr/>			
18/02/2019	Corriere Marittimo		53
<hr/>			
18/02/2019	FerPress		54
<hr/>			
19/02/2019	Il Tirreno	Pagina 17	55
<hr/>			
19/02/2019	Il Tirreno	Pagina 47	56
<hr/>			
18/02/2019	inforMARE		57
<hr/>			
18/02/2019	Informazioni Marittime		58
<hr/>			
18/02/2019	Informazioni Marittime		59
<hr/>			
19/02/2019	La Nazione (ed. Firenze)	Pagina 18	60
<hr/>			
19/02/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 39	61
<hr/>			
18/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i>	62
<hr/>			
18/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	63
<hr/>			
18/02/2019	Seareporter		64
<hr/>			
18/02/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	65
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

19/02/2019	Il Tirreno	Pagina 9	66
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

18/02/2019	CivOnline		67
<hr/>			

Napoli

19/02/2019 **Il Messaggero (ed. Rieti)** Pagina 27 69
«Adesso un' esposizione in acqua nel golfo più bello del mondo»

18/02/2019 **Informazioni Marittime** 70
Cina-Italia, nel porto di Napoli una bilancia commerciale sproorzionata

Taranto

19/02/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 10 *ALESSIO PIGNATELLI* 71
Porto, andare avanti con Yilport I dragaggi verso lo sblocco

18/02/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI* 72
La Uil: «I bacini navali di Taranto saturi almeno fino al 2021»

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

19/02/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 6 73
Esportazione merci bloccate Le aziende subiscono la crisi

19/02/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 6 74
L' interrogazione di Wanda Ferro «Il Governo tuteli le maestranze»

19/02/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 6 75
Porto, la trattativa a Roma e la protesta tra le banchine

19/02/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 7 76
La Zes è una realtà Adesso si può partire senza ulteriori alibi

19/02/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 7 78
«Rendere le semplificazioni concretamente operative»

19/02/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 7 79
Angela Napoli «Il governo dov' è?»

19/02/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 23 80
Uil: «Il Governo renda subito operativa la Zes»

Messina, Milazzo, Tremestieri

19/02/2019 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 12 81
Le perplessità dei "vicini" calabresi sul caso Area portuale dello Stretto

Focus

19/02/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 12 82
Brexit, navi britanniche a rischio respingimenti

18/02/2019 **inforMARE** 83
La Commissione UE avvia una campagna di informazione nel settore doganale per far fronte ad una Brexit senza accordo

18/02/2019 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 84
Brexit: Ue informa aziende su norme doganali

18/02/2019 **Informazioni Marittime** 85
Bandiere, leggi e il mantra delle centinaia di migliaia di marittimi disoccupati

18/02/2019 **Informazioni Marittime** 86
Una spa pubblica per adeguarsi alle richieste di Bruxelles?

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it

CIBUS
CONNECT
PARMA 10/11 APRILE 2019
www.cibus.it • Follow CIBUS

Verso le urne europee
Il nuovo muro dell'odio
Dresda, l'ultranazionalista
di **Paolo Valentini** alle pagine 14 e 15
con un intervento di **Nicola Saldutti**

Il fenomeno
Oggi la super Luna
(più vicina alla Terra)
di **Giovanni Caprara**
a pagina 29

CIBUS
CONNECT
PARMA 10/11 APRILE 2019
www.cibus.it • Follow CIBUS

La rete come scudo

MA NON È UN GIORNO DI GLORIA

di **Massimo Franco**

Per come è andata, il Movimento Cinque Stelle non vive un giorno di gloria; semmai di imbarazzo. Dovrà spiegare perché un gruppo dirigente decide di scaricare una decisione politica delicata e controversa sui propri «lettori»: virgolette d'obbligo, visto il numero esiguo e variabile dei votanti, poco più di cinquantamila. È forte il sospetto che lo abbia fatto perché non ha avuto il coraggio di assumere questa responsabilità come gruppo parlamentare, e di rivendicarla in nome di buone ragioni o della realpolitik. E sarà difficile contestare l'accusa di avere addomesticato la votazione; e di avere ottenuto un «verdetto popolare» sulla sorte di Matteo Salvini non tanto dal Movimento e dai suoi numerosi eletti, ma dalla piattaforma privata Rousseau di Davide Casaleggio.

I problemi tecnici che hanno fatto rinviare e poi slittare a tarda sera la consultazione sono uno spot involontario alla democrazia parlamentare rispetto a quella diretta. Decantata dal grillismo, quella online ieri è stata ridotta a caricatura per la difficoltà anche solo a connettersi. Si può stare certi che il vicepremier Luigi Di Maio e la maggioranza innegheranno alla partecipazione democratica: sebbene il sentore di manipolazione sia acuto, e non solo nei paraggi delle opposizioni.

continua a pagina 32

GIANNELLI



Il voto online dei M5S favorevole a Salvini Daciotti, vince la linea del «no» al processo

No dei Cinque Stelle al processo per Salvini. Le votazioni per il caso Daciotti sulla piattaforma Rousseau si sono chiuse alle 21:30 di ieri: hanno votato 52.417 iscritti. I sì (contrari al processo) sono stati 30.948 (59,05%) e i no 21.469 (40,95%). «Grazie a tutti quelli che hanno partecipato alla votazione online» ha detto il vicepremier Di Maio: «Far votare i cittadini fa parte del nostro dna, lo abbiamo sempre fatto come accaduto per il contratto di governo, per la scelta dei nostri parlamentari o per i programmi». Critiche e polemiche per i ritardi e le difficoltà di voto. Molti attivisti non sono riusciti a votare: tra questi la senatrice grillina Elena Fattori.

da pagina 6 a pagina 9

LA PRESA DI DISTANZA DAL VERTICE DEL MOVIMENTO

Quelle battute velenose di Grillo

di **Fabrizio Roncone**



Le battute velenose e il fastidio per le scelte del Movimento Cinque Stelle: così Beppe Grillo sul palco e anche fuori tiene a distanza «Giggino». «Io sono l'unico a conoscere tutte le cose vere della vita di Luigi Di Maio — dice nel suo spettacolo *Insomnia* —. Io sono l'unico in grado di metterlo in difficoltà».

a pagina 9

L'inchiesta I pm di Firenze: bancarotta e false fatture, c'è il pericolo di altri reati e di inquinamento delle prove

Arresti in casa per i genitori di Renzi

L'accusa: soldi spariti da tre coop fallite. L'ex premier: misura assurda e sproporzionata

«Forbes» Americane e cinesi (e non solo mogli) in crescita tra i più ricchi



Le donne nella classifica delle più ricche. Da sinistra Laurene Powell Jobs (55 anni), Dagmar Dolby (77), Wang Laichun (52) e Meg Whitman (62)

L'ascesa delle donne nell'olimpo dell'hi-tech

di **Michela Rovelli**

Stanno scalando la classifica dei più ricchi: sono le signore dell'hi-tech. Americane e cinesi. Ancora lontane dagli uomini, la prima è 53esima, ma in avvicinamento. C'è Laurene Powell, la vedova di Steve Jobs, ma anche chi non è sposata ed è arrivata all'olimpo da sola. Citate dalla prestigiosa rivista «Forbes».

a pagina 13

di **Fiorenza Sarzanini**

Arresti domiciliari per i genitori di Matteo Renzi. Il padre Tiziano e la madre Laura Bovoli sono accusati di bancarotta e fatture false. Avrebbero fatto sparire i soldi da tre cooperative fallite. Appena appresa la notizia, l'ex premier Matteo Renzi ha detto di «aver fiducia nella giustizia» ma che la misura cautelare sarebbe «assurda e sproporzionata». Il leader della Lega Matteo Salvini: «Non c'è niente da festeggiare».

da pagina 2 a pagina 5

COSÌ SALTEREBBE L'ANALISI COSTI-BENEFICI

Mossa della Ue: più finanziamenti a favore della Tav

di **Andrea Rinaldi**

Più finanziamenti europei alla Tav. L'Unione ha confermato la disponibilità a finanziare al 50% non solo il tunnel di base della Torino-Lione, ma anche le tratte nazionali di avvicinamento. In questo modo si dimezzerebbe per l'Italia il costo della tratta nazionale. Così salta l'analisi costi-benefici.

a pagina 11

La forza di Manuel: «Ora si ricomincia»

Il nuotatore ferito inizia la riabilitazione: questo è il nuovo campo di combattimento

di **Valeria Costantini**

Le sue prime parole sono state «adesso inizia l'allenamento». Manuel Bortuzzo, il nuotatore di 19 anni ferito il 3 febbraio scorso nel quartiere Axa da un colpo di pistola, parla in un video per la prima volta. «Come vedete sto sempre meglio, sono nel mio nuovo campo da combattimento». Ieri è stato trasferito all'unità spinale del Santa Lucia di Roma, centro specializzato nella riabilitazione.

a pagina 16



Manuel Bortuzzo, 19 anni

TIZIANA CANTONE, IL LIBRO «Mia dolce figlia uccisa dal web»

di **Fulvio Bui** ed **Elvira Serra**

«**M**ia figlia uccisa dal web»: in un libro la mamma di Tiziana Cantone racconta della figlia che si suicidò dopo la divulgazione dei suoi video hard.

a pagina 16

idealista
sentirti a casa
è un attimo

90219
9 771120 418008
Noni Industrie SpA s.p.a. - DL 193/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 101 Milano



Gli ultimi amici ciellini di **Formigoni** in pellegrinaggio al santuario a pregare perché la **Cassazione** l'assolva, ma il rettore li caccia: c'era una volta il **Celeste**



Martedì 19 febbraio 2019 - Anno 11 - n° 49
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Bosky Money"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 1/4/2009



Democrazia diretta
Sovraccarichi e hacker, il sito di Rousseau non supera la prova

DELLA SALA A PAG. 3

Verso le Regionali
Massoni, riciclati e impresentabili: la carica della nuova Lega sarda

RODANO A PAG. 14

Movimento 5Stelle

di **MARCO TRAVIGLIO**

Siccome qualcuno aveva evocato il primo referendum processuale della storia, quello indetto da Ponzo Pilato fra Gesù e Barabba, possiamo tranquillamente dire che qui mancava Gesù. Ma ha rivinto Barabba. E non perché Matteo Salvini sia un bandito, anche se è (anzi ormai era) indagato per sequestro di persona aggravato di 177 migranti appena salvati dal naufragio. Ma perché, quando si chiede al "popolo" di pronunciarsi non su questioni di principio, ma su casi penali dei quali non sa nulla, la risposta che arriva di solito è sbagliata. E quella data ieri dalla maggioranza degli iscritti 5Stelle non è solo sbagliatissima: è suicida. La stessa, peraltro, che auspica i vertici, terrorizzati dalla reazione di Salvini, cioè dalle ripercussioni sul governo e dunque sulle proprie poltrone. Chi aveva sperato che gli iscritti dessero una lezione agli eletti, anzi ai "dipendenti" come li chiamava un tempo Grillo, facendoli rinsavire e rammentando loro i valori fondativi della legalità, dell'uguaglianza, della lotta ai privilegi di Casta, è rimasto deluso. Per salvare Salvini, i 5Stelle dannano se stessi. Nemmeno le parole sagge e oneste dei tre sindaci di punta - Appendino, Nogarini e Raggi - raccolte ieri dal Fatto sono servite a restituire la memoria alla maggioranza della "base".

È bastato meno di un anno di governo perché il virus del berlusconismo infettasse un po' tutto il mondo 5Stelle. È l'impietoso referto del contagio è facilmente rintracciabile nelle dichiarazioni dei senatori che già da giorni volevano a tutti i costi salvare Salvini e nei commenti sul Blog delle Stelle dei loro degni iscritti che li hanno seguiti anziché fermarli sulla strada dell'impunità. Dicono più o meno tutti la stessa cosa: siccome ora governiamo noi la Lega, decidiamo noi chi va processato e chi no, alla faccia dei giudici politicizzati che vorrebbero giudicare le nostre scelte unanime per rovesciare il governo. Questo, in fondo, era il messaggio in bottiglia mal nascosto nella decisione di affidare agli iscritti una scelta che avrebbero dovuto assumere, senza esitazione alcuna, il capo politico Di Maio e il suo staff. Una scelta naturale, quasi scontata, quella dell'autorizzazione a procedere, che era stata annunciata fin da subito, quando arrivò in Parlamento la richiesta del Tribunale dei ministri Salvini: "Vuole il processo? Lo avrà". Ma poi era stata prontamente ribaltata, peraltro senza mai essere ufficializzata, quando Salvini aveva cambiato idea intimando con un fischio ai partner di salvarlo dal processo. Riuscendo nell'impresa di spaccarli a metà.

SEGUE A PAGINA 24

IL REFERENDUM

GLI ISCRITTI M5S SALVANO SALVINI DAL PROCESSO (59% A 41%) E COMPLETANO IL SUICIDIO DEI 5STELLE

HA RIVINTO BARABBA



DE CAROLIS, GIARELLI E PROIETTI A PAG. 2 - 3 - 4



» **Bar Sport**

Wanda Nara, la femminista in stile "wag"

» **SELVAGGIA LUCARELLI**

C'è qualcosa di estremamente godurioso nell'assistere al panico diffuso in quella galassia fallosocratica che è il calcio per colpa di Wanda Nara. Perché non sono chiari a tutti, ma l'argentina procuratore, influencer, mamma e arruffa-tifosi, tiene per le palle tutti. Calciatori, dirigenti, curve, giornalisti e marito.

SEGUE A PAGINA 21

FIRENZE Inchiesta partita da 2 fatture sospette al re degli outlet Dagostino

Genitori arrestati per bancarotta Renzi attacca i giudici come B.

Il nuovo libro di **GIAMPAOLO PANSA**
QUEL FASCISTA DI PANSA
Rizzoli



» **LILLO, MARRA, MASSARI E PACELLI** A PAG. 6 - 7

La catteriveria

Tiziano Renzi e la moglie Laura Bovoli arrestati per bancarotta fraudolenta e false fatture. Come dice sempre Matteo, "il tempo è galantuomo"

» **Il Cda di Telt**

Appalti Tav, oggi si decide: niente stop dal ministro



» **BARBACETTO** A PAG. 10

GRANDI OPERE, PICCOLI BENEFICI: COME DIFENDERSI DAGLI SPRECHI

» **MARCO PONTI** A PAG. 13



il Giornale



MARTEDÌ 19 FEBBRAIO 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 42 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4971 | Sede: Ud. - viale dell'Industria

IL REFERENDUM

DI MAIO SALVA SALVINI I CINQUE STELLE ESPLODONO

La base grillina non manda il ministro a processo. Movimento in crisi

ARRESTATI I GENITORI DI RENZI

di Alessandro Sallusti

Matteo Salvini è salvo e ne siamo compiaciuti ma temo che il prezzo che dovrà pagare a Di Maio per questa cortesia ce lo ritroveremo sul nostro conto. Il fatto che ieri i Cinque Stelle, nascondendo la mano dietro la buffonata del referendum popolare, abbiano stoppato il nascente processo al leader della Lega per i fatti della Diciotti ha salvato (momentaneamente) il governo gialloverde. Ma è anche una decisione che potrebbe segnare una spaccatura insanabile del movimento dei grillini: da una parte Di Maio e i poltronisti che per stare abbarbicati al potere abdicano a uno dei punti fondanti del movimento (la casta politica deve difendersi nei processi non dai processi), dall'altra i duri e puri alla Fico che non vedono l'ora di fare le scarpe ai primi.

Il verdetto del referendum Cinque Stelle, per altro, non ha alcun fondamento giuridico e manca un arbitro in grado di certificare che il risultato annunciato corrisponda davvero ai voti espressi. Non solo: è da escludere (per ammissione di autorevoli esponenti grillini) che tutti gli aventi diritto abbiano potuto esprimere la propria opinione, cosa quest'ultima che già di per sé dovrebbe inficiare il referendum.

Ma se tecnicamente è chiaro che stiamo parlando di una truffa, il problema è ora tutto politico. A Di Maio Salvini serviva vivo, anche perché logicamente Salvini nei giorni scorsi gli avrà fatto sapere che lui non sarebbe stato l'unico morto di questo ennesimo assalto giudiziario all'autonomia della politica. Di solito unire i destini rafforza i legami, ma in questo caso il patto è tra due leader in difficoltà, non tra i loro elettori. Una buona parte di quello grillino potrebbe non capire tanta cortesia a scapito di valori - l'autonomia della magistratura - considerati non negoziabili, quello leghista potrebbe invece faticare a digerire la moneta di scambio, cioè ulteriori concessioni alle folle demagogiche Cinque Stelle.

Il voto farsa di ieri rappresenta quindi uno spartiacque nell'avventura di questa anomala alleanza. Lo capiremo meglio nelle prossime settimane osservando ciò che accadrà nei palazzi da una parte e nell'opinione pubblica dall'altra. La partita tra Cinque Stelle e Lega non finisce qui.

servizi da pagina 2 a pagina 12



AMICI COME PRIMA | due vicepremier Luigi Di Maio e Matteo Salvini. Ieri il giudizio della piattaforma M5s

I CONTI NON TORNANO

Giorgetti: non escludo una manovra bis

Cade l'ultimo tabù, servono dai 7 ai 15 miliardi in più

ANTONIO SIGNORINI

Popolari avanti nei sondaggi
Sovranisti al palo

Pier Francesco Borgia
con Micalessin a pagina 7

Antonio Signorini

La manovra correttiva, negata fino a poco tempo fa, smentita a ogni livello subito dopo l'approvazione della legge di Bilancio, diventa una possibilità. Parola del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giancarlo Giorgetti: «Questo è un problema e lo vedremo nei prossimi mesi», ha risposto ieri a

chi gli chiedeva se i dati negativi sulla crescita costringeranno a rimettere mano agli obiettivi di finanza pubblica. Un'altra mina per gli equilibri del governo: di certo per far quadrare i conti serviranno dai 7 ai 15 miliardi. Resta aperta anche la partita del successore di Boeri all'Inps.

a pagina 8

I PERSONAGGI

L'INTERVISTA/1 Francesco Forte

«I miei primi 90 anni e tutti i segreti d'Italia»

di Paolo Bracalini

Lo studio di Francesco Forte è in una casa affacciata sui villini liberty di Corso Francia a Torino, dove abita da 60 anni per «colpa» di Luigi Einaudi. L'ex ministro delle Finanze di Bettino Craxi, editorialista del *Giornale*, ha appena compiuto 90 anni attraversando la storia d'Italia dall'oro di Mussolini all'Eni di Mattei fino alla Prima e alla Seconda Repubblica.



a pagina 13

CONTROCORRENTE

L'INTERVISTA/2 Ombretta Colli

«Le mie sette vite con il signor Gaber»

di Luca Pavanel

L'incontro con Ombretta Colli è un romanzo da sfogliare.



Davanti a un caffè, accetta di raccontarsi, nella sua casa a Milano dove viveva con lei suo marito Giorgio Gaber, che il 25 gennaio scorso avrebbe compiuto ottant'anni. «Eravamo davvero una bella coppia, tra di noi c'era una grande complicità», dice aprendo un sorriso.

alle pagine 28-29

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SITUAZIONI IN ALTO), IL SERVIZIO DI CANTIERI È STATO ATTIVATO

PONZI SpA
INFO PROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali
per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

ponzi group

ponzi.com
ponzonline.info
ponziinvestigazioni.com

800-013458

LA POLEMICA SULLE DONNE E IL CALCIO
Perché sto con Collovati

di Tony Damascelli

Fulvio Collovati non è stato un difensore falloso. Sapeva usare la tecnica, il tempo giusto di intervento e l'eleganza, per opporsi a qualunque attaccante. La qual cosa lo ha portato, tra mille risultati, a conquistare un campionato del mondo. Stavolta ha scelto di entrare deciso sull'avversario. Ha detto che quando una donna parla di tattica calcistica questo gli procura (...)

segue a pagina 36

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carino

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

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

a pagina 17

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MARTEDÌ 19 febbraio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 42 | **QN** Anno 20 - Numero 49 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



MILANESE, FACEVA JOGGING IN KENYA

Attaccato e ucciso da un ippopotamo

PALMA e VAZZANA ■ A pagina 12



Renato Bettini aveva 65 anni

INAIL, IL CASO Per gli infortuni valgono le tabelle

Tagli in vista ai rimborsi

CHIODINI ■ A pagina 18



IL COMMENTO

di RAFFAELE MARMO
I MILITANTI A PALAZZO

L TRIBUNALE del popolo grillino 4.0 si è espresso attraverso la «sacra» piattaforma di Rousseau. Salvini è salvo, il governo anche. Ministri e capi del Movimento possono conservare la poltrona e, almeno all'apparenza, salvano la faccia e i principi dell'ortodossia giustizialista dei 5 Stelle. Si può sostenere che la sentenza (e il termine mai come in questo caso non è improprio) era prevedibile.

■ A pagina 6

IL COMMENTO

di LUIGI CAROPPO

DUE VITE INTRECCIATE

QUANDO i figli sono grandi, sono autonomi. Si spera anche i padri...», disse Tiziano Renzi nel settembre del 2014 quando per la prima volta nella sua vita di imprenditore e politico conobbe cosa voleva dire avviso di garanzia. «Non sono un bandito», continuò mentre stava cercando un avvocato. Tiziano e Matteo, Matteo e Tiziano. La famiglia, il pallone, la chiesa. E la Margherita e poi i Democratici.

■ A pagina 2

Il popolo 5 Stelle grazie Salvini

Consultazione on line: il 59 per cento dice no al processo

COPPARI e POLIDORI
■ Alle pagine 6 e 7

BANCAROTTA COOPERATIVE FALLITE: TIZIANO RENZI E LA MOGLIE AI DOMICILIARI



BROGIONI, DE ROBERTIS, FARRUGGIA e GHIDETTI ■ Alle pagine 2, 3 e 5

LA RABBIA DI MATTEO

“ Decisione assurda e ingiusta. Io non mollo di un centimetro ”

IL SONDAGGIO

Voto europeo Boom sovranista senza ribaltone

VASSALLO ■ A pagina 8

TERRORISMO



Bonafede: Pietrostefani? Difficile riaverlo

STRAMBI ■ A pagina 10

CAMPAGNA CHOC

Autonomia, medici in rivolta: allarme salute

Servizio ■ A pagina 9



VIA ALLA RIABILITAZIONE



Video di Manuel «Ricomincio l'allenamento»

PROSPERETTI ■ A pagina 13

PERCORSO VASARIANO



Riapre a Firenze il Corridoio delle meraviglie

MUGNAINI ■ A pagina 25





Verso le elezioni

PARLAMENTO UE Volano i sovranisti, ma senza maggioranza. Il sondaggio Kantar per il 26 maggio Anna Maria Merlo pagina 7



Culture

INTERVISTE Lo scrittore argentino Adrián Bravi racconta la sua Patagonia onirica e le lingue perdute Francesca Lazzarato pagina 10



L'ultima

CARDINAL Sacerdote, rivoluzionario e poeta, sospeso a divinis da Wojtyła e oggi riabilitato da papa Francesco Gianni Beretta pagina 16

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE - EURO 2,00

MARTEDÌ 19 FEBBRAIO 2019 - ANNO XLVIII - N° 42

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

foto LaPresse

La pantomima del voto made in Casaleggio regala l'immunità al ministro di polizia e cambia i connotati alla storia dei 5Stelle. Con il 59% contro l'ipotesi del processo, il governo è salvo, Salvini è più forte ma i pentastellati somigliano a una giostra impazzita pagine 2,3



I Salvini della patria

Foreign fighters Il ricatto anti-Iran di Trump all'Europa

ALBERTO NEGRI

Perché gli Usa minacciano l'Europa con i foreign fighters dell'Isis? Trump è un hobbesiano che non ha mai letto Thomas Hobbes, scrive sul New York Times Roger Cohen. Aggiungendo: l'instabilità è inevitabile nel confronto Usa - Europa, specie alla luce della riunione anti-Iran di Varsavia e del vertice di Monaco sulla sicurezza con lo scontro tra Merkel e il vice presidente Usa Pence. L'annuncio che Trump intende liberare 800 prigionieri dell'Isis in Siria, se l'Europa non il processo, è diretto a intimidire gli europei.

segue a pagina 15

Luca Coscioni

Ci mostrò che dal corpo della malattia si arriva al cuore della politica

EMMA BONINO

Nel passare degli anni, febbraio ci riporta ricordi indimenticabili, di lotte e anche di successi, per i radicali e per me personalmente. Il 6 febbraio 2009 moriva Eluana Englaro, e sulla sua morte si aprì in Senato un incredibile, infuocato, velenoso e persino volgare dibattito: Luca Coscioni era morto il 20 febbraio 2006, e fu per noi, divenuti da tempo suoi compagni di vita e di lotta, uno shock violento. Io ne fui informata all'aeroporto, ero diretta in Mali per una iniziativa contro le mutilazioni genitili femminili.

segue a pagina 14

biani

STO ASPETTANDO IL VOTO ON LINE DEGLI ISCRITTI M5S, PER SAPERE CHE POSIZIONE AVESSO L'M5S AD AGOSTO.



Dazi nostri Il disco rotto della musica italiana imposta per legge

MARCO BOCCICCI

Fuori dalla storia. Anche dalla Storia della Musica e persino da quella della musica italiana, che delle purezze identitarie si fa beffe sulla base di una tradizione meticcica e sì, qui possiamo dirlo, piuttosto millenaria. Ci risiamo con la questione delle quote da garantire per legge alla musica «nostrana» nei palinsesti radiofonici nazionali, un disco rotto che di tanto in tanto torna dagli archivi dell'Eiar e che solo la Francia - da odiare e invidiare selettivamente - è riuscita a elevare a giurisdizione moderna (nel

1994) con sfoggio di sovranistissima eccezione culturale e buona pace di libertà, egualità eccetera, soprattutto eccetera. In Italia - dove l'idea riscuote ancora entusiasmi tripartisan - ci si riprova dopo diversi tentativi finiti nel nulla e stavolta il refrain si arricchisce di una nota cattivista alla moda: almeno una canzone italiana ogni tre deve essere italiana, pena lo spenimento dei trasgressori «da un minimo di otto a un massimo di trenta giorni». Primo firmatario e sponsor della propo-

sta di legge, intitolata «Disposizione in materia di programmazione radiofonica della produzione musicale italiana», è Alessandro Morelli, deputato leghista che presiede la Commissione trasporti e telecomunicazioni della Camera, per competenze acquisite immaginiamo come direttore di Radio Padania. Vale quindi la pena di prendere la gloriosa ex voce della Lega pre-nazionalista come riferimento, per capire come sarà la radiofonica italiana a venire. Magari solo per tirare un sospiro di sollievo.

segue a pagina 13

all'interno

Renzi I genitori ai domiciliari per bancarotta fraudolenta

RICCARDO CHIARI PAGINA 2

Supermercati Carrefour annuncia seicento esuberi

MASSIMO FRANCHI PAGINA 5

Labour Lasciano in sette, resa dei conti solo rimandata

LEONARDO CLAUSI PAGINA 6

Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G/PA/CRM/232103
80219
7716253 41.0000



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCNVI-N° 48 ITALIA
SPECIEMI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 2018 L. 662/98

Fondato nel 1892



Martedì 19 Febbraio 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 120

La storia
«Io, bulla pentita non picchio più grazie ai corsi da stilista»
Covella in Cronaca



Il capolavoro riscoperto
Pugliese, la terza vita di «Malacqua»: tradotto in 7 lingue e sarà un film
Cerbone a pag. 13



Il re del design
Addio a Mendini dalla poltrona Proust ai cancelli in Villa Comunale
Picone a pag. 13



Il commento
Il secessionismo alla Masaniello per nascondere il flop da sindaco

Vittorio Del Tufo

«Siamo pronti per l'attacco». Il Gladiatore? No, il sindaco di Napoli. «Governeremo con la fratellanza, l'umanità, la giustizia sociale e la felicità». Il favoloso mondo di Amélie? No, il favoloso mondo (parallelo) di De Magistris. Che contro l'Italia «degli affaristi, dei corrotti e dei mafiosi» annuncia l'avvento di Napoli Città Autonoma. Non stupisce che il sindaco approfitti della polemica sull'autonomia per ergersi a paladino del Sud e sparare a palle incatinate contro il governo. Ci saremmo stupiti del contrario. Abituato a mantenere aperto giorno e notte il centro studi del populismo, eccolo annunciare sui social un referendum entro l'anno «per l'autonomia totale di Napoli». Autonomia totale, mica parziale: per ottenere «più risorse economiche, meno vincoli finanziari, più ricchezza, più sviluppo, meno disuguaglianze».

Dai tributi alla criptomoneta, dall'autocancellazione dei debiti all'autodeterminazione del popolo, Napoli si stacca dal resto del Paese e diventa una libera repubblica delle banane, in grado di provvedere da sola a se stessa. Come, su quali basi, con quali soldi e attraverso quali strumenti questa specie di secessionista strisciante di cui vaneeggia il sindaco possa dispiegarsi in una città ormai vicina al tracollo finanziario è difficile dire. Crediamo che non ne abbia la più pallida idea nemmeno il barricadiero DeMa, a cui basta strotolare in modo gioioso il proprio innato impulso demagogico per alimentare il serbatoio di una battaglia politica tutta personale.

Che l'autonomia rivendicata dalle regioni del Nord sia un grave danno per il Paese, per la sua tenuta d'insieme, lo sosteniamo da tempo. Nessun dubbio che a pagare il costo più salato saranno le regioni del Sud.

Continua a pag. 39

M5S, no al processo Salvini Di Maio esulta: grazie a tutti

► Diciotti, il voto on line salva il vicepremier. Il 59% favorevole all'immunità La piattaforma Rousseau in tilt. Il leader leghista: Luigi ci ha messo la faccia

Il caso Ai domiciliari per bancarotta



Tiziano Renzi e Laura Bovoli, genitori dell'ex premier

Arrestati i genitori di Renzi L'ex premier: «È assurdo»

Arresti domiciliari per i genitori di Matteo Renzi. Le misure sono state emesse dal gip di Firenze per bancarotta fraudolenta ed emissione e utilizzazione di fatture per operazioni inesistenti. L'ex premier Matteo: «È assurdo, ma io non mollo».

Allegri, Di Fiore e servizi alle pagg. 8 e 9

L'analisi

Ma la politica non si nasconde più dietro il popolo

Alessandro Campi

La piattaforma Rousseau s'è espressa. Segue a pag. 39

Alla Federico II

Contestatori pronti e il ministro 5Stelle non si presenta

Non s'è presentato, il vicepremier Salvini, atteso ieri alla Federico II. C'era aria di contestazione. Pappalardo a pag. 5

Servizi alle pagg. 2, 3 e 4

Se il calcio è noia
Salviamo il campionato con i playoff

Francesco De Luca

Agli altri restano le briciole, è questo che accade da anni nel campionato di serie A. Però mai c'era stato un allungo così deciso da parte della Juve, reduce dalla conquista di sette scudetti consecutivi e serenamente avviata verso l'ottavo. È imbarazzante il vantaggio di 13 punti sul Napoli, ricorda i distacchi tra il Paris St. Germain degli scicchi sulle inseguitrici in Ligue 1. Vi è equilibrio in Inghilterra, Germania e Spagna, quello che è completamente saltato in Italia.

Continua a pag. 38

L'ultima trovata di De Magistris: Napoli autonoma

Annuncia un referendum e la moneta civica Ainis: «Basta bullismo contro la Costituzione»

Luigi Roano

Autonomia differenziale, il sindaco Luigi de Magistris lancia su Facebook «Napoli città autonoma su tutto». «Entrò quest'anno faremo un referendum per la totale autonomia di Napoli: più risorse economiche, meno vincoli finanziari, più ricchezza e sviluppo, meno disuguaglianze». Il giurista Michele Ainis: «Basta bullismo contro la Costituzione». A pag. 7

La sentenza a Milano

Crac della Novaceta condannato Lettieri

Condannato a 4 anni Gianni Lettieri, imprenditore ed ex candidato sindaco per il centrodestra a Napoli. La sentenza alla fine del processo per il crac di Novaceta Spa, azienda milanese leader nella produzione di filo acetato.

Del Gaudio a pag. 11

Il calcio maschilista
Collovati, la gaffe e la variante Cannavacciuolo

Marilicia Salvia

La settimana pazzca del festival maschilista del calcio italiano si sarebbe potuta dichiarare chiusa ieri sera quando su Twitter è comparsa la dichiarazione ufficiale di scuse digitata da Fulvio Collovati. «Rispetto le donne e non volevo offendere nessuno», ha assicurato l'ex campione del mondo sinceramente contrito, guarda caso negli stessi momenti in cui la Rai faceva sapere che l'ad Salvini, «fortemente irritato» per la sortita dell'ex calciatore, stava valutando se sospendere dal ruolo di commentatore di «Quelli che il calcio». Continua a pag. 38

Il caso La città vesuviana "invasa" dai bengalesi Palma, basta negozi stranieri in vetrina solo prodotti campani

A Palma Campania una ordinanza del Comune impone la conoscenza dell'italiano per aprire un negozio, insegna rigorosamente nella lingua e prodotti alimentari provenienti dalla Campania. Quella del popoloso paese del Nolano-Vesuviano è il primo provvedimento «sovranista» della zona dove almeno 3500 residenti su 15mila abitanti arrivano da altri Paesi, la maggioranza dal Bangladesh. Ma il razzismo, spiega il sindaco, non c'entra: «Non c'è alcuna discriminazione».

ne, queste regole sono un deterrente, chi le rispetta non avrà alcun problema. Peraltro conosco tanti stranieri che sono in possesso della certificazione e l'italiano continuano a non saperlo». Dello stesso parere anche lo chef pluripremiato Pietro Parisi: «Questo è solo un modo per indurre i giovani del luogo a rimettersi in gioco. Ho spesso problemi a reclutare personale italiano perché non tutti sono disposti a fare molti sacrifici».

Gravetti e Fusco a pag. 31

dimagrire si può

DETOX

CINQUE-CINQUE-CINQUE

5 GIORNI
5 ORE
FINO A 5 KG

INFO E PRENOTAZIONI
800 58 77 17

Via Vittoria Colonna, 14 - Napoli
dimagrire si può.it



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 48 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 19 Febbraio 2019 • S. Corrado

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il restauro Cappelle Medicee Michelangelo risplende con la nuova luce
Larcan a pag. 25



In gol Kolarov e Fazio
La Roma soffre ma vince: batte il Bologna 2-1 e vede la zona Champions
Nello Sport



DOMANI in OMAGGIO
Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
ilmessaggerocasa.it

Democrazia e web
Così la politica irresponsabile si nasconde dietro al popolo

Salvini si salva, M5S si spacca

► Caso Diciotti, il voto online dei grillini dice stop al processo: il 59% per il sì all'immunità Di Maio esulta ma esplode il dissenso. Il capo della Lega: «Luigi ci ha messo la faccia, paga»

Alessandro Campi

Gli aderenti alla piattaforma Rousseau si sono dunque espressi: a maggioranza hanno ritenuto che Matteo Salvini non debba essere sottoposto a giudizio per la scelta di aver ritardato lo sbarco dei migranti che si trovavano sulla nave Diciotti. Una scelta che è stata evidentemente giudicata come assunta a difesa di un interesse generale e nel rispetto delle sue competenze di ministro degli Interni. Sulle conseguenze politiche di questa decisione, che sembra scacciare il rischio di una crisi di governo, si parlerà a lungo nei prossimi giorni. Ma il punto che merita di essere sottolineato a urne elettroniche appena chiuse è che la votazione di ieri, indipendentemente dal suo risultato, non è stata, come sostenuto dai suoi promotori, un esempio di corretta partecipazione popolare e di vera democrazia, ma il ripetersi dell'equivoco propagandistico-ideologico a partire dal quale il M5S ha costruito la sua immagine come forza che, nel nome di una moralità e di una trasparenza assolute, pretende di perseguire un cambiamento radicale del costume politico e delle regole (inique e obsolete) che governano la politica democratica. L'impressione è che con i grillini, segnatamente con i loro capi politici e ispiratori ideologici, si sia stati sino ad oggi un po' troppo indulgenti, scambiando la fondatezza delle istanze sociali di cui sul filo del risentimento si sono fatti interpreti con la plausibilità delle loro ricette politico-istituzionali.

Continua a pag. 24

Raggi silura l'ad Ama. Terremoto per l'inchiesta



Roma alla guerra dei rifiuti
il pm indaga per concussione

Un compattatore dell'Ama in Centro a Roma Evangelisti a pag. 15

ROMA «Salvini non va processato». È l'esito della consultazione online promossa tra i militanti dai Cinquestelle sul voto sull'autorizzazione a procedere nei confronti del ministro degli Interni. Hanno votato poco più di 52 mila persone: il 59% per il "sì", il 41% per il "no". Il vicepremier Luigi Di Maio esulta ma esplode il dissenso. Il leader della Lega: «Luigi ci ha messo la faccia, paga».

Ajello, Canettieri, Lo Dico e Pirone alle pag. 2, 3 e 4

Sfida giallo-verde alle Europee
Governo al riparo, sollievo di Conte ma riparte lo scontro sui dossier caldi

Marco Conti

Tanto tuono che non piove. Almeno per ora. Dalla piattaforma Rousseau esce a sera tarda un verdetto che fa tira-



re un sospiro di sollievo a palazzo Chigi dove Giuseppe Conte ha trascorso la serata irritato per le voci su una sua presunta contrarietà al voto online.

A pag. 6

I genitori di Renzi ai domiciliari

L'ira dell'ex premier: «Assurdo»

► Coop fallite, accusa di bancarotta. «No ai processi in piazza»

Michela Allegri

Fallimenti di cooperative pilotati, in modo doloso, dopo averne svuotate le casse. È manodopera gratis, senza pagare «oneri previdenziali ed erariali». Le accuse di bancarotta fraudolenta e di false fatturazioni portano agli arresti domiciliari Tiziano Renzi e Laura Bovoli, i genitori dell'ex premier Matteo Renzi. L'inchiesta riguarda un giro di aziende collegate alla «Eventi 6», la società di famiglia già finita sotto indagine sempre per la sparizione di fondi. A pag. 12

Gentili e Gasco alle pag. 12 e 13

Autonomia/1
Scuola, alle Regioni del Nord passerebbe un dipendente su 5

Luca Cifoni

Oltre 225 mila dipendenti della scuola, pari a oltre un quinto del totale, potrebbero scegliere la Regione come datore di lavoro, se fosse portata a termine l'autonomia. A pag. 9

Autonomia/2
L'arcinapoletano che fa male al Sud e a Roma

Marco Ajello

La commedia interpretata da Luigi De Magistris, e intitolata «La secessione del Golfo», è quanto di peggio abbia prodotto negli ultimi decenni, ma forse anche prima, lo pseudo-meridionalismo. Continua a pag. 24

Il video annuncio
Manuel ha lasciato l'ospedale: «Ora il vero allenamento»



Camilla Mozzetti

Il sorriso sulle labbra e gli occhi che brillano e bucano il video. Saluta tutti e dice: «Questo è il mio nuovo campo di combattimento».

A pag. 17

www.pastareggia.it

La Corona

Lo Scettro

La Reggia

NUOVO INIZIO PER I PESCI

IL GRANDE BRANNO

Buon giorno, Pesci il vostro è l'ultimo segno nella sequenza zodiacale, ma il più completo - racchiude l'esperienza dei segni che lo precedono. Per questo, quando va bene a voi, c'è qualcosa per tutti... Oggi, Sole in Pesci, inizia la nuova navigazione. Partirà la nave, partirà, ma dove arriverà? Solo Giove resta in aspetto severo, ma è importante il punto d'arrivo, decisamente felice! Sarete accolti da Venere e Marte, astri dell'amore passionale. Auguri.

© INFOLOGICONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 35

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



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A €1

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MARTEDÌ 19 febbraio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 42 | **QN** Anno 20 - Numero 49 | www.ilrestodelcarlino.it

NAZIONALE



LA ROMA VINCE ALL'OLIMPICO 2-1 Il Bologna spreca Sansone non basta

RABOTTI e VITALI ■ Nel Qs



CASTENASO Paura in villa Coppia legata e picchiata dai ladri

F. MORONI ■ In Cronaca

CAPSULE GOURMET ristora

IL COMMENTO

di RAFFAELE MARMO
**I MILITANTI
A PALAZZO**

L TRIBUNALE del popolo grillino 4.0 si è espresso attraverso la «sacra» piattaforma di Rousseau. Salvini è salvo, il governo anche. Ministri e capi del Movimento possono conservare la poltrona e, almeno all'apparenza, salvano la faccia e i principi dell'ortodossia giustizialista dei 5 Stelle. Si può sostenere che la sentenza (e il termine mai come in questo caso non è prevedibile) era prevedibile. ■ A pagina 6

IL COMMENTO

di LUIGI CAROPPO
**DUE VITE
INTRECCIATE**

QUANDO i figli sono grandi, sono autonomi. Si spera anche i padri...», disse Tiziano Renzi nel settembre del 2014 quando per la prima volta nella sua vita di imprenditore e politico conobbe cosa voleva dire avviso di garanzia. «Non sono un bandito», continuò mentre stava cercando un avvocato. Tiziano e Matteo, Matteo e Tiziano. La famiglia, il pallone, la chiesa. E la Margherita e poi i Democratici. ■ A pagina 2

Il popolo 5 Stelle grazie Salvini

Consultazione on line: il 59 per cento dice no al processo

COPPARI e POLIDORI
■ Alle pagine 6 e 7

BANCAROTTA COOPERATIVE FALLITE: TIZIANO RENZI E LA MOGLIE AI DOMICILIARI



**LA RABBIA
DI MATTEO**
“ Decisione assurda e ingiusta. Io non mollo di un centimetro ”

ARRESTATI

BROGIONI, DE ROBERTIS, FARRUGGIA e GHIDETTI ■ Alle pagine 2, 3 e 5

IL SONDAGGIO

Voto europeo Boom sovranista senza ribaltone

VASSALLO ■ A pagina 8

TERRORISMO



Bonafede: Pietro Stefani? Difficile riaverlo

STRAMBI ■ A pagina 10

CAMPAGNA CHOC

Autonomia, medici in rivolta: allarme salute

Servizio ■ A pagina 9

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



VIA ALLA RIABILITAZIONE



Video di Manuel «Ricomincio l'allenamento»

PROSPERETTI ■ A pagina 13

PERCORSO VASARIANO



Riapre a Firenze il Corridoio delle meraviglie

MUGNAINI ■ A pagina 25

CONTINI
GALLERIA D'ARTE

MANOLO VALDÉS
VENEZIA - CORTINA





IL SECOLO XIX



MARTEDÌ 19 FEBBRAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 42, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it



IL CASO

Gli autogol maschilisti azzurri per le donne che parlano di calcio

PAGLIERI / PAGINA 38



LA STORIA

I segreti del campione di Risiko: «Ho vinto grazie alla Kamchatka»

MATTIOLI / PAGINA 33



INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 8
economia & marittimo	pagina 11
genova	pagina 13
cinema/tv	pagina 28, 29
ztc	pagina 31
sport	pagina 34
meteo	pagina 39

L'ACCUSA DI SEQUESTRO DI PERSONA PER LA NAVE DICIOCOTTI

Il voto del popolo M5S mette al sicuro Salvini: non merita il processo

Ma il risultato della consultazione su Rousseau spacca i grillini. Il 41% contrario all'immunità. Il vicepremier: grazie per la fiducia

La base grillina assolve Salvini con un voto on line che, se qualcuno avesse voluto taroccarlo, non avrebbe potuto escogitare politicamente di meglio. Si schierano contro il processo 30 mila 948 iscritti, pari al 59,05%: quanto basta per legare le mani ai vertici pentastelati che se le sono lavate, rimpallando agli iscritti la responsabilità. Nello stesso tempo, però, un consistente 40,05 % avrebbe mandato Salvini alla sbarra. Così la mina Diciotti è virtualmente disinnescata.

L'INVIATO LA MATTINA, LOMBARDI
E MAGRI / PAGINE 2 E 3

ROLLI



IN REGALO

Dossier pensioni. A chi conviene uscire con Quota 100

Sono già decine di migliaia le richieste per andare in pensione con Quota 100: nell'inserito al centro del giornale trovate tutte le spiegazioni per capire come aderire, quali sono le incognite e a quanto ammonta la perdita dell'assegno nella fase iniziale.

L'INSERTO AL CENTRO DEL GIORNALE

IL COMMENTO

FRANCESCO BEI LO ZAMPINO DELLA GIUSTIZIA ENTRA ANCORA NELLA POLITICA

Ci risiamo. Una serata al cardiopalma, con due notizie che ruotano intorno a decisioni dei giudici e arrivano a pochi minuti di distanza. Di nuovo, dopo Mani Pulite, dopo Berlusconi, dopo Mafia Capitale, una classe politica - da destra a sinistra - appesa ai pm. Vicende diverse, il voto degli iscritti grillini sul "sequestro" di migranti della nave Diciotti, e la presunta bancarotta fraudolenta dei genitori di Renzi, eppure figlie di un tempo che non passa, in cui la politica continua a essere accade della magistratura.

L'ARTICOLO / PAGINA 2

MATTEO NON CI STA: «ASSURDO, FANGO PERCHÉ HO FATTO POLITICA»

Papà e mamma Renzi ai domiciliari: bancarotta

Il padre dell'ex premier Matteo Renzi preoccupato per «un buco da 400 mila euro», la madre che cerca di coprire i passi falsi commessi. E nel mezzo milioni di euro intascati illecitamente. Bancarotta fraudolenta e false fatturazioni. Con queste accuse Tiziano Renzi e Laura Bovoli, genitori dell'ex premier Pd, sono agli arresti domiciliari. Matteo Renzi reagisce a modo suo: «È una misura assurda. Gettano fango sulla famiglia perché faccio politica», scrive su Facebook. Lo choc nel Pd è enorme. Sono pochi i renziani pronti a scommettere ancora su un nuovo orizzonte politico.

BERTINI E LONGO / PAGINE 4 E 5

IL PERSONAGGIO

Marco Menduni Così il socio genovese già nel mirino dei pm è di nuovo nei guai

Si chiama Mariano Massone, ha 47 anni, abita a Campo Ligure ed è imprenditore finito nei guai ieri con i genitori dell'ex premier. A Genova patteggiò la pena nel processo in cui la posizione di Tiziano Renzi fu archiviata.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

Isis, l'Europa dice no a Trump: non prendiamo i foreign fighter

I governi europei hanno respinto la richiesta di Trump, che li aveva spronati a riprendersi i connazionali per processarli: gli oltre 800 foreign fighter europei detenuti in Siria per ora restano dove sono. Nella foto Reuters le forze di sicurezza irachena mostrano un vessillo dell'Isis



L'INCHIESTA

Marco Grasso e Matteo Indice La mossa di Genova. Caccia ai jihadisti mai venuti in Italia

L'ARTICOLO / PAGINA 7

LA POLEMICA

Giordano Stabile / INVIATO A BERTUT La lite sulla Shoah apre una crisi tra Israele e Polonia

L'ARTICOLO / PAGINA 8

BUONGIORNO

Luigi Filippo II di Borbone-Orléans fu forse il più amato degli aristocratici dediti alla causa rivoluzionaria: si mostrò munifico coi poveri, impiegò immense ricchezze per diffondere gli ideali repubblicani, sedette col popolo nell'Assemblea nazionale e il popolo lo chiamò Philippe Egalité. Non fu sufficiente: quando si decise di arrestare tutti i Borbone, si arrestò anche lui. Perché? Perché era un Borbone, punto. Infatti lui dal carcere trasecolava - mi attribuisce il titolo d'Orléans nonostante io vi abbia rinunciato da anni - ma in quel 1793 detto del Terrore un nobile era un nobile, comunque un nemico, e anche Philippe Egalité finì alla ghigliottina. Ecco un radical chic - nella definizione originaria di Tom Wolfe, e non in quella oggi ribaltata di netto - cioè uno ricco di agi che si appassiona alle istanze di

Filippo Uguaglianza

chi un giorno gli taglierà la testa, trascurando che sulle buone ragioni si erigono sempre i patiboli dei cattivi ragionatori. L'espressione di Alain Finkielkraut, destinatario dell'odio assoluto dei gilet gialli, faceva male al cuore a noi irriducibili ammiratori di questo grande filosofo figlio di ebrei polacchi, sui libri del quale abbiamo cercato di imparare qualcosa di buono. Però non ci tornavano i conti quando, pochi mesi fa, disse al Figaro che quella dei gilet gialli era la rivolta della Francia bianca contro la Francia arcobaleno dell'immigrazione, e lo aveva reso felice. È una Francia, aggiunte, che fa fatica a tirare avanti e non è razzista neanche per un centesimo. L'altro giorno gli hanno gridato sporco sionista, vattene a Tel Aviv, la Francia è nostra, e lui terreo come Philippe Egalité. —





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 20329,93 +0,58% | SPREAD BUND 10Y 269,20 -0,30 | €/S 1,1328 +0,60% | ORO FIXING 1325,50 +0,68% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Domani con Il Sole
Lavori in casa:
tutte le novità
per ristrutturazioni
e risparmi di energia



Giovedì con Il Sole
Come scegliere
partite Iva e forfait
Le risposte ai quesiti
di Telefisco



MARSH

SOLUTIONS...
DEFINED,
DESIGNED,
AND DELIVERED.

MARSH & MCELNAN
CORPORATE

L'extradeficit punta verso i 9 miliardi

Manovra-bis, Giorgetti apre

CONTI PUBBLICI

Dipenderà dalla spesa effettiva per Quota 100 e reddito di cittadinanza

Dombrowskis: l'aumento del disavanzo italiano è fonte di instabilità

L'incertezza politica ai massimi storici: primi effetti sulle Borse

«La manovra-bis? Lo vedremo nei prossimi mesi». Sono bastate queste parole, pronunciate ieri dal sottosegretario a Palazzo Chigi Giancarlo Giorgetti, per riacendere i fatti sui conti pubblici. Dal ministero dell'Economia non trapelano reazioni. Molto dipenderà dalla spesa effettiva per Quota 100 e so-

prattutto per il reddito di cittadinanza. La settimana scorsa al Senato l'Upb ha ipotizzato un deficit verso il 2,3%, cioè circa sei miliardi sopra il programma. Moody's ha invece appena previsto un indebitamento al 2,5% del Pil, e in questo caso i miliardi aggiuntivi sarebbero quasi nove. Per il vicepresidente della Commissione Ue, Valdis Dombrowskis, «l'aumento del disavanzo italiano è fonte di instabilità». È a proposito di instabilità, l'incertezza politica è a livelli record. L'indice «policy uncertainty» è ai massimi a livello globale e già si misurano i primi effetti sulle Borse di tutto il mondo. Intanto, sul fronte Impo-saggi verranno attivati i programmi di calcolo delle nuove pensioni (Quota 100, per poter definire le singole posizioni assicurative) e il 1° aprile partiranno i pagamenti.

— *Scrivete alle pagine 2 e 3*

Giornale chiuso in redazione alle 22

Sanatorie

Pronto il modello per chiudere 250mila controversie fiscali

— *Scrivete a pagina 18*

Sondaggio sul voto Ue: Lega secondo partito

VERSO LE EUROPEE

In aumento i sovranisti, popolari e socialisti in testa (ma sotto il 50%)

La Lega di Matteo Salvini potrebbe diventare il secondo partito per numero di seggi all'Europarlamento (37 contro i 29 della Cdu-Csu tedesca), rafforzando l'ala euroscettica e sovranista che tuttavia, pur diventando più influente, non appare in grado di sovvertire gli equilibri a Strasburgo. Questa

la sintesi della prima fotografia del prossimo emiciclo, pubblicata dal Parlamento europeo sulla base dei sondaggi nazionali in vista delle elezioni del 23-26 maggio, elaborati dalla società di ricerca Kantar.

L'altro dato rilevante è la discesa sotto il 50% dei seggi dei gruppi storicamente più ampi, il Partito popolare europeo e quello socialdemocratico (entrambi in deciso calo) che tuttavia - insieme ai liberali dell'Alde - potrebbero continuare a rappresentare una maggioranza pro-Ue.

Michele Pignatelli — *a pag. 4*

L'ANALISI

PREVALE L'ALA EUROPEISTA

di Roberto D'Alimonte

A mano a mano che ci avviciniamo alle prossime elezioni europee le tendenze di voto delineate sulle pagine del Sole 24 Ore già da qualche mese si stanno

consolidando. È quanto emerge anche da uno studio realizzato dal Parlamento Europeo in collaborazione con l'Istituto di ricerche Kantar Public.

— *Continua a pagina 4*

IL DECRETO SUGLI ECO-INCENTIVI



Bonus auto, parte la corsa

Cinque mesi per immatricolare

Usa, Cina e Brexit: assedio all'auto tedesca

INDUSTRIA

Europa e Germania pronte a rispondere se Trump aumenterà le tariffe

Si profila un anno particolarmente difficile per i costruttori tedeschi di automobili, con uno scenario internazionale complicato. C'è il rischio dell'aumento dei dazi Usa sulle auto europee, fino al 25% dall'attuale 2,5%, e

c'è l'ombra di una hard Brexit; infine c'è il peggioramento dell'economia cinese, dove la Cina è il principale mercato di sbocco dei prodotti tedeschi dove nel 2018 le vendite di tutte le auto sono calate in maniera significativa, per la prima volta dopo decenni in crescita. Se dovessero arrivare i dazi Usa, la Germania «si consulterebbe con il partner Ue per valutare come reagire con una posizione comune», fa sapere il governo tedesco.

Isabella Bufacchi — *a pagina 15*

Pronto il decreto attuativo sugli incentivi per auto, moto e motorini. I concessionari dovranno prenotarsi su una piattaforma online e avranno cinque mesi di tempo per comunicare l'immatricolazione. I «bonus» saranno erogati solo fino all'esaurimento delle risorse: premiato chi, a partire dal 1° marzo, arriva prima.

Caprino, Fotina e Mobili — *a pag. 6*

130 milioni

Gli investimenti per rilanciare la divisione aerostutture di Leonardo a Nola e Pomigliano

Campania Leonardo rilancia il settore aerostutture

Gianfranco Dragoni — *a pag. 9*



GIOVANNA RASPINI

milano roma firenze venezia verona napoli montecarlo londra

Tre offerte per Cavalli

Due estere e Renzo Rosso

MODA

A inizio marzo la decisione di Clessidra: il fondo punta a restare nel capitale

Nuovo riassesto in vista nell'alta moda italiana. Dopo Versace, Trussardi e Missoni, un altro cambio azionario si prefigura all'orizzonte: quello del gruppo Roberto Cavalli, la maison che fa capo al gruppo finanziario Clessidra. Dieci giorni fa, secondo i rumors, si sarebbe tenuto un consiglio di amministrazione

di Clessidra all'interno del quale sono state esaminate le offerte arrivate tra fine gennaio e inizio febbraio all'advisor Rothschild: almeno tre sono giudicate degne di nota sia sul lato economico sia sul lato industriale. Una di queste sarebbe quella del gruppo Orb, la ex-Only The Brave, la holding posseduta dall'imprenditore Renzo Rosso, titolare del marchio Diesel e licenziataria del brand Just Cavalli fin dal 2011. Le altre offerte provengono sia da soggetti finanziari sia da gruppi industriali esteri.

Carlo Festa — *a pag. 12*

TLC

Tim continua a salire in Borsa ma la Cassa aspetta il piano per comprare

Antonella Olivieri — *a pag. 21*

RIASSETTI

Banche, ecco il maxi-fondo della Sga per 4 miliardi di crediti

Luca Davi — *a pag. 10*

PANORAMA

L'INCHIESTA SULLE COOP

Arresti domiciliari ai genitori di Renzi Reato: bancarotta

Arresti domiciliari per i genitori di Matteo Renzi. Le misure sono state emesse dal gip di Firenze per bancarotta fraudolenta e per emissione e utilizzazione di fatture per operazioni inesistenti. Il provvedimento, eseguito dalla Guardia di Finanza, riguarda anche un imprenditore di Campo Ligure (Genova). I tre sono stati nel tempo amministratori di fatto di tre società cooperative, due delle quali dichiarate fallite.

— *a pagina 5*

IL VOTO DEI 5 STELLE

Referendum sul caso Diciotti «No» al processo Salvini

Il referendum della base del Movimento Cinque Stelle ha sancito il «no» all'autorizzazione a procedere nei confronti del vicepremier e leader della Lega, Matteo Salvini, in merito al caso della nave Diciotti. La consultazione sulla piattaforma Rousseau ha visto votare 52.417 persone, il 59,05% contro il processo.

— *a pagina 2*

SICUREZZA

Normative antincendio, amministratori a rischio sanzioni

Mario Abate — *a pag. 19*

METALLI PREZIOSI

Oro al massimo da 10 mesi Palladio da record

L'oro continua a brillare, superato nel settore metalli preziosi solo dal palladio, che su tiorini di un crescente deficit d'offerta ha toccato il record di 1.458 dollari l'oncia (+15% da inizio anno). L'oro, grazie agli acquisti delle banche centrali, è salito ai massimi da 10 mesi a oltre 1.327 dollari (1 a metà agosto era sotto i 1.200).

— *a pagina 12*

.export

FARE IMPRESA SULLE ROTTE DEL MONDO



Città emergenti e Millennials: in India è boom di consumi

L'India è in forte sviluppo e per le aziende occidentali si aprono prospettive interessanti. Per avere un'idea delle potenzialità del mercato basti pensare che a parità di potere d'acquisto, i redditi degli indiani oggi sono dietro solo a Usa e Cina. E con la differenza che gli indiani sono un popolo giovane, con un'età media di 28 anni. E saranno proprio loro, i Millennials e i giovani della Generazione Z (10-25 anni) a costituire il 77% della popolazione e a trainare il boom dei consumi, che dovrebbero raggiungere i 6 mila miliardi di dollari nel 2030.

Micaela Cappellini — *a pag. 18*



IL TEMPO

CAPSULE GOURMET
ristora

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Martedì 19 febbraio 2019 € 1,20

S. Tullio
Anno LXXV - Numero 49

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

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



Si stracciano le vesti per la richiesta di quote per le canzoni italiane. Ma nel 2014 le proposero loro

Il sovranismo in radio? L'idea fu del Pd

■ La radio sovranista è una canzone già sentita. E l'originale porta la firma del Pd. Mentre il mondo dem si scaglia contro il ddl del leghista Alessandro Moretti, che propone quote obbligatorie di canzoni italiane nei palinsesti radiofonici, spunta l'interrogazione di cinque anni fa del senatore pd Stefano Collina. Chiedeva al ministro Bray di obbligare radio e tv a trasmettere su dieci canzoni almeno sei brani di musica italiana. Il doppio della proposta leghista.

zione di cinque anni fa del senatore pd Stefano Collina. Chiedeva al ministro Bray di obbligare radio e tv a trasmettere su dieci canzoni almeno sei brani di musica italiana. Il doppio della proposta leghista.

Di Santo → a pagina 9

I grillini donano l'immunità a Salvini

Sito in panne, ritardi, veleni. Base 5 stelle lacerata, ma il 59,05% dice no al processo Salvi pure Di Maio e Conte. Il leader della Lega felice: «Anche i loro mi hanno capito»

IL TEMPO di Oshø

"Quando vai via me butti la spazzatura?"

Vendetta Raggi: azzerata l'Ama

Conti e Magliaro → alle pagine 16 e 17

■ Gli iscritti al M5S salvano Salvini. Il voto sulla piattaforma Rousseau sul caso Diciotti finisce con la vittoria dei sì; per la base grillina il ministro ha agito per tutelare un interesse dello Stato, dunque l'autorizzazione a procedere va negata. Di Mario → alle pagine 2 e 3

Per bancarotta e false fatture Ai domiciliari i genitori di Renzi Lui: fiducia nei pm

■ Agli arresti domiciliari i genitori di Matteo Renzi, il papà Tiziano e Laura Bovoli. L'accusa è bancarotta fraudolenta e false fatturazioni. Tutto ruoterebbe attorno a tre cooperative, collegate alla società di famiglia «Eventi 6». Secondo l'impianto degli inquirenti, i due sarebbero responsabili per il fallimento delle tre cooperative. De Leo → a pagina 8

Romani caduti e mazzati Se finisci nelle buche la colpa è pure tua

levolella → a pagina 20

Buona TV a tutti

Le opinioniste dei famosi

di Maurizio Costanzo

→ a pagina 23

2019 FEB 20
Inaugurazione h: 18.00
Chiusura: Dom 3 Marzo

FABIO SANTORO,
ovvero
la positività dei pleniluni

di Fabio Santoro
a cura di Tiziano M. Todì
fondo di Giorgio Di Genova

GALLERIA VITTORIA
Via Margutta 125
00187 - Roma

Prova di carattere dei giallorossi con un ottimo Bologna: all'Olimpico è 2-1 La Roma va. Ma che sofferenza!

■ La Roma fatica ma contro il Bologna porta a casa tre punti fondamentali per la corsa Champions. Dopo un primo tempo di sofferenza, i giallorossi trovano il doppio vantaggio con Kolarov su rigore e Fazio sugli sviluppi di un calcio d'angolo. Inutile il gol degli emiliani con Sansone nel finale. Austini, Carmellini e Menghi → alle pagine 26 e 27



Martedì 19 Febbraio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 42 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Class e € 4,50 (ItaliaOggi € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80 + Class € 2,50)

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



AGENZIA DELLE ENTRATE
Pace fiscale: domanda e versamento per ogni singola lite
Bongi a pag. 27

BANCHE
Costi degli investimenti, le percentuali non bastano più
Ciccia Messina a pag. 28

PALAZZO CHIGI
Brexit, rimborsi fiscali e cambi contrattuali entro il 29 marzo
Bartelli a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Pace fiscale - Il provvedimento e il modello di domanda con le istruzioni
Evasione fiscale - La sentenza della Cassazione
Banche - Investimenti, la circolare Abi sull'indicazione dei costi
10 ONLINE

Anche in Ucraina è saltato fuori un comico tipo Beppe Grillo che insidia le due candidature ufficiali
Tino Oldani a pag. 11

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Stop alle agenzie per le imprese

Dovevano certificare i titoli per l'inizio delle attività imprenditoriali (Scia): è stato un fallimento. Dopo Confcommercio e Confindustria si ritira anche Cna

Agenzie per le imprese al di profondità. L'istituto privato a cui le pubbliche amministrazioni avrebbero dovuto delegare il rilascio delle Scia (le Segnalazioni certificate d'inizio attività) è finito mestamente in soffitta. Nel febbraio del 2017 Confcommercio ha fatto richiesta di revoca dello status di Agenzia. A seguire Confindustria, mentre l'ultima a mollare il colpo è stata la Cna. Tra le difficoltà, l'assenza di deleghe da parte delle p.a.

Una cosa è certa: i conti pubblici non tornano più col pil così fiacco



A quasi un anno dalle elezioni che hanno terremotato il sistema politico italiano, lo scenario economico è mutato radicalmente, in peggio, ma non i vincitori di quelle elezioni né il governo al quale hanno dato vita sembrano tenerne conto. A marzo l'Unione europea farà la sua verifica sul bilancio dello stato italiano e Giovanni Trilla dovrà mettere al lavoro i suoi uomini al ministero dell'economia per capire come va la congiuntura e in quale scenario interno ed esterno potrà operare per la legge di Bilancio 2020. Moody's e Fitch prevedono una crescita minima, lo 0,2% la prima e lo 0,3% l'altra: rispetto alle loro previsioni del novembre scorso c'è un punto percentuale in meno.

DIRITTO & ROVESCIO
Matteo Renzi, nel suo ultimo libro politico dal titolo "Un'altra strada per l'Italia, ha detto testualmente che l'influenza dell'Abi rappresenta un rischio per la politica estera e di sicurezza comune, la veronese Federico Mogherini, è stato «uguale a zero». Un giudizio davvero implacabile, senza attenuanti e scappatoie. Ma è anche un giudizio che, purtroppo per la Mogherini, corrisponde al vero. È impossibile infatti poter essere responsabile della politica estera delle Ue, visto che questa è un'attività che è formata da paesi (Germania e Francia in special modo) che non hanno nessuna intenzione di delegare ad altri la loro politica estera. Del resto chi ha preceduto la Mogherini nel suo ruolo, l'inglese Catherine Ashton, venne liquidata dicendo che era riuscita a rinviare le parcelle del servizio. La Mogherini, richiesta di un commento sul giudizio di Renzi, ha detto: «No comment». Come incassatrice è meglio di Rocky Marciano che restava impassibile anche al crollo di una quercia sul collo.

NUOVA ARCHITETTURA
In Danimarca un inceneritore con la pista da sci sul tetto
Scarane a pag. 14

ISPettorato
Orario notturno di lavoro, per la verifica vale la settimana lunga
Cirioli a pag. 33

RICERCA FORRESTER
Il lusso cresce sia online che nei negozi
a pag. 17

DATI AUDITEL
Tv locali, Telenorba è l'emittente più seguita
Piazzotta a pag. 19

E TESTARE PROGETTI
I grandi brand usano le piattaforme per la raccolta fondi
Sottilaro a pag. 16

INTESA SANPAOLO
Aperti 84 mila conti per gli under 18 nel 2018
a pag. 16

RISCHI GESTIBILI
Uk non si lascia intimidire da Trump e sceglie Huawei
a pag. 14

www.profima.it



FONDI PERDUTI E AGEVOLATI PER I TUOI INVESTIMENTI

Azienda certificata ISO 9001

Numero Verde **800 180616**

info@profima.it
profima@pec.it

Twitter, LinkedIn, Facebook icons

PROFIMASRL

Con guida di legge di dicembre 2018 e € 6,00 in più con guida di marzo regime Ispirato e € 6,00 in più. Con guida di riforma del fallimento e € 6,00 in più, con guida «Eur 2018» e € 6,00 in più.

1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/II)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A €1

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MARTEDÌ 19 FEBBRAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 49 | QN Anno 20 - Numero 49 | www.lanazione.it



STOP IN TOSCANA AL 'BALZELLO' PER LA DIGITALIZZAZIONE

Via la 'tassa' da 10 euro per gli esami diagnostici

ULIVELLI ■ A pagina 17



CAPSULE GOURMET

ristora

IL COMMENTO

di RAFFAELE MARMO
I MILITANTI A PALAZZO

L TRIBUNALE del popolo grillino 4.0 si è espresso attraverso la «sacra» piattaforma di Rousseau. Salvini è salvo, il governo anche. Ministri e capi del Movimento possono conservare la poltrona e, almeno all'apparenza, salvano la faccia e i principi dell'ortodossia giustizialista dei 5 Stelle. Si può sostenere che la sentenza (e il termine mai come in questo caso non è improprio) era prevedibile. ■ A pagina 6

IL COMMENTO

di LUIGI CAROPPO
DUE VITE INTRECCiate

QUANDO i figli sono grandi, sono autonomi. Si spera anche i padri...», disse Tiziano Renzi nel settembre del 2014 quando per la prima volta nella sua vita di imprenditore e politico conobbe cosa voleva dire avviso di garanzia. «Non sono un bandito», continuò mentre stava cercando un avvocato. Tiziano e Matteo, Matteo e Tiziano. La famiglia, il pallone, la chiesa. E la Margherita e poi i Democratici. ■ A pagina 2

Il popolo 5 Stelle grazie Salvini

Consultazione on line: il 59 per cento dice no al processo

COPPARI e POLIDORI
■ Alle pagine 6 e 7

BANCAROTTA COOPERATIVE FALLITE: TIZIANO RENZI E LA MOGLIE AI DOMICILIARI



LA RABBIA DI MATTEO
“ Decisione assurda e ingiusta. Io non mollo di un centimetro ”

BROGIONI, DE ROBERTIS, FARRUGGIA e GHIDETTI ■ Alle pagine 2, 3 e 5

IL SONDAGGIO

Voto europeo Boom sovranista senza ribaltone

VASSALLO ■ A pagina 8

TERRORISMO



Bonafede: Pietrostefani? Difficile riaverlo

STRAMBI ■ A pagina 10

CAMPAGNA CHOC

Autonomia, medici in rivolta: allarme salute

Servizio ■ A pagina 9

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com

VIA ALLA RIABILITAZIONE



Video di Manuel «Ricomincio l'allenamento»

PROSPERETTI ■ A pagina 13

PERCORSO VASARIANO



Riapre a Firenze il Corridoio delle meraviglie

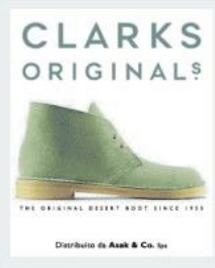
MUGNAINI ■ A pagina 25

CONTINI
GALLERIA D'ARTE
MANOLO VALDÉS
VENEZIA - CORTINA



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



MARTEDÌ
19
02
19
ANNO 44
N° 42

RLab

Domani il supplemento scientifico

Il mare dolce, così la tecnologia può sconfiggere l'emergenza idrica

In Italia
€1,50

L'editoriale

LA FORZA DI UN GIORNALE IN UN MONDO IRRICONOSCIBILE

Mario Calabresi

Cari lettori, lascio la direzione di *Repubblica* dopo poco più di tre anni, in un mondo radicalmente cambiato e di cui è difficile cogliere il destino. In questi mille giorni siamo passati da Obama a Trump, dai discorsi ispirati ai tweet rancorosi, dal dovere di salvare chi sta affogando al dovere di respingerlo, dagli ultimi fuochi dell'idea di progresso alla chiusura totale nelle nostre paure.

Abbiamo assistito all'ascesa e al declino di un Movimento che prometteva politici nuovi per regalarci invece incompetenza, e di un partito che voleva dividere il Nord dal Sud e ora sta conquistando anche il Meridione in nome di un nuovo nemico, lo straniero. Allo stesso modo declina l'idea di democrazia, messa in un angolo dal fascino perverso degli uomini forti, coloro che si vantano di dire ciò che prima pareva impronunciabile. Lascio questo giornale con l'orgoglio e la consapevolezza di aver raccontato tutto questo con chiarezza. Avevamo visto giusto. Ci hanno rimproverato di avere pregiudizi, ci hanno intimato di lasciarli lavorare, ci hanno accusato di lanciare falsi allarmi, invece era chiaro che l'ignoranza e l'improvvisazione ci avrebbero portato fuori strada e che i nuovi razzismi avrebbero lacerato il tessuto del Paese.

Viviamo in un'Italia isolata nel mondo: un risultato ottenuto in tempi record, senza che questo abbia portato alcun giovamento, perseguito solo per dinamiche elettorali interne, per gonfiare i muscoli e mostrare di esistere.

continua a pagina 27

Arrestati i genitori di Renzi L'ex premier: pagano per me

Firenze, ai domiciliari per bancarotta fraudolenta. Il gip: piano criminoso in corso da tempo

I genitori di Matteo Renzi, Tiziano Renzi e Laura Bovoli, sono agli arresti domiciliari per bancarotta fraudolenta e false fatturazioni. Le misure cautelari sono state emesse dal gip di Firenze. Secondo l'accusa avrebbero provocato il fallimento di tre cooperative dopo averne svuotato le casse. Lo choc dell'ex premier, avvisato dagli avvocati: «Da figlio sono dispiaciuto per aver costretto la mia famiglia a vivere questa umiliazione immeritata. Ho fiducia nella giustizia italiana, ma non mollo di un centimetro». Tra i 15 indagati anche l'autista del camper delle primarie per la segreteria del Pd.

ADINOLFI, DE MARCHIS
DI MARIA e SERRANÒ, pagine 2 e 3

Le intercettazioni

Quella finta coop creata soltanto "per guadagnare qualcosa di più"

MENSURATI e TONACCI, pagina 4



Tiziano Renzi e Laura Bovoli, genitori di Matteo Renzi

Il commento

LE PAROLE SBAGLIATE

Claudio Tito

C'è ormai un riflesso condizionato nella politica italiana: quando un'inchiesta tocca un suo esponente, la giustizia si trasforma. Viene rappresentata secondo connotati diversi. Perde quelli che gli sono assegnati dalla Costituzione e dalle leggi. Non è più semplicemente giustizia, diventa giustizia a orologeria. E quindi ingiusta e ingiustificata. Si tratta di una reazione immediata che scatta in tutti i partiti. L'ultimo che si è fatto prendere da questo fumo è Matteo Renzi. Dinanzi agli arresti domiciliari per i suoi genitori, quel salto logico è stato compiuto in un attimo.

continua a pagina 2

Movimento spaccato, il 59% assolve il leader leghista

Salvini, gli iscritti 5S: no al processo

La base del Movimento 5 Stelle dice no al processo a Matteo Salvini sul caso Diciotti, ma si spacca: 59 contro 41. In 52mila hanno votato sulla piattaforma Rousseau. Tante le denunce per il sistema in tilt.

CUZZOCREA, LOPAPA, SANNINO
VITALE e VECCHIO
pagina 6, 7 e 8



Il punto

UNA PICCOLA RECITA

Stefano Folli

Il voto su Rousseau si è trasformato in una piccola Waterloo per i cultori della democrazia diretta a Cinque Stelle.

pagina 27

La storia Matteo Metullio, 30 anni

Il più giovane chef stellato "Mi fermo, scelgo mio figlio"



Matteo Metullio ai fornelli del ristorante "La Siriola"

GIAMPAOLO VISETTI, pagina 18

LE IDEE

WANDA NARA NEL CALCIO DEI MASCHI

Alessandra Retico

Un'intrusa di nome Wanda. Come osa una donna entrare nel mondo maschio del pallone? Peggio: a che titolo pretende di violare l'intimità di uno spogliatoio, trasgredire le regole più elementari del branco?

pagina 19

con un'intervista di COSIMO CITO

Il personaggio



Alessandro Mendini
Addio al designer che scelse la forma prima dell'utilità

FRANCESCO ERBANI, pagina 31



Roma

Min 9°C
Max 12°C

Milano

Min 1°C
Max 12°C

Speciale moda
RClub
Dentro la fabbrica dei sogni

con CD Jazz €11,40

Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Italia, Olanda, Slovenia € 2,30 - Croazia € 1,90 - Spagna, Ungheria € 2,20 - Svizzera CHF 3,30

Mendini Addio all'architetto genio iconoclasta del made in Italy
GIULIA ZONCA — P. 26

Ramazotti Apre in Germania il tour della svolta verde
LUCA DONDONI — P. 25



F1 Ferrari subito la più veloce Vettel: può essere l'anno buono
STEFANO MANCINI — P. 34



LA STAMPA



MARTEDÌ 19 FEBBRAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € | ANNO 153 | N. 49 | IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) | SPEDIZIONE ABB. POSTALE | D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB - TO | www.lastampa.it



IL VOTO SULLA PIATTAFORMA ROUSSEAU SPACCA I GRILLINI: IL 59% DICE NO AL PROCESSO PER IL VICEPREMIER LEGHISTA

Il popolo del M5S grazie Salvini Renzi choc, i genitori agli arresti

L'accusa è di bancarotta fraudolenta. Il gip duro: un programma criminoso in corso da tempo

IL DESTINO DEI LEADER

LA GIUSTIZIA CI METTE LO ZAMPINO

FRANCESCO BEI

Ci risiamo. Una serata al cardipalmo, con due notizie che ruotano entrambe intorno a decisioni dei giudici e arrivano a pochi minuti di distanza. Di nuovo, dopo Mani Pulite, dopo Berlusconi, dopo Mafia Capitale, una classe politica - da destra a sinistra - appesa ai pubblici ministeri. Vicende totalmente diverse quelle che ieri hanno monopolizzato la giornata, il voto degli iscritti grillini sul «sequestro» di migranti della nave Diciotti, e la presunta bancarotta fraudolenta dei genitori di Renzi, eppure figlie di un tempo che non passa, una stagione in cui la politica continua a essere ancella della magistratura. Ma se l'inchiesta sui Renzi è circoscritta e tocca le ambizioni politiche dell'ex segretario del Pd e la sua influenza sul Congresso, il caso Diciotti è quello potenzialmente più esplosivo, perché coinvolge la maggioranza, i rapporti fra i due alleati di governo e la stessa leadership di Luigi Di Maio nel Movimento Cinque Stelle.

Il voto sulla piattaforma Rousseau fornisce alcune indicazioni politiche chiare e ineludibili. La prima riguarda la capacità di Di Maio di imprimere al Movimento una torsione di 180 gradi rispetto all'impostazione manettara delle origini. Non era scontato che finisse così e non è stato certamente un parto indolore. Il capo politico ne esce in parte rafforzato, perché dopo la giornata di ieri la creatura è un po' più sua e un po' meno di Grillo.

CONTINUA A PAGINA 23

La base grillina assolve Salvini: no al processo sul caso Diciotti. Oggi il voto in Giunta. I genitori di Renzi agli arresti domiciliari per bancarotta fraudolenta. LA MATTINA, LOMBARDO, MAGRI, SCHIANCHI, SORGI E TOMASELLO — PP. 2-5

FIRENZE, CONTESTATE ANCHE LE FALSE FATTURE

Lo sfogo dell'ex premier: la mia famiglia umiliata non sarà una strategia giudiziaria a eliminarmi

CARLO BERTINI — P. 5

L'Ue sfida Trump: non riprenderemo i foreign fighter dell'Isis



Una combattente delle forze democratiche siriane scorta due schiave dell'Isis. BRESOLIN, GRASSO, INDIRICE E LONGO — PP. 8-9

STAMPA PLUS ST+

GERUSALEMME

GIORDANO STABILE

Lite Polonia-Israele sull'Olocausto: salta il vertice di Visegrad
P. 10

FEBRUARY 19 14, 2019



L'INTERVISTA

ALBERTO MATTIOLI

Il campione di Risiko "Vince con psicologia e istinto da killer"
P. 15



LE STORIE

PAOLA SCOLA

Il paese delle Langhe diviso 70 anni fa non vuole riunificarsi
P. 27

MARIA TERESA MARTINENGO

Il mago dei fumetti che dà lezioni sulla II Guerra Mondiale
P. 27

BUONGIORNO

Luigi Filippo II di Borbone-Orléans fu forse il più amato degli aristocratici dediti alla causa rivoluzionaria: si mostrò munifico coi poveri, impiegò immense ricchezze per diffondere gli ideali repubblicani, sedette col popolo nell'Assemblea nazionale e il popolo lo chiamò Philippe Egalité. Non fu sufficiente: quando si decise di arrestare tutti i Borbone, si arrestò anche lui. Perché? Perché era un Borbone, punto. Infatti lui dal carcere trasecolava - mi attribuite il titolo d'Orléans nonostante io vi abbia rinunciato da anni - ma in quel 1793 detto del Terrore un nobile era un nobile, comunque un nemico, e anche Philippe Egalité finì alla ghigliottina. Ecco un radical chic - nella definizione originaria di Tom Wolfe, e non in quella oggi ribaltata di netto - cioè uno ricco di agi che si appassiona alle istanze

Filippo Uguaglianza | MATTIA FELTRI

di chi un giorno gli taglierà la testa, trascurando che sulle buone ragioni si erigono sempre i patiboli dei cattivi ragionatori. L'espressione di Alain Finkielkraut, destinatario dell'odio assoluto dei gilet gialli, faceva male al cuore a noi irriducibili ammiratori di questo grande filosofo figlio di ebrei polacchi, sui libri del quale abbiamo cercato di imparare qualcosa di buono. Però non ci tornavano i conti quando, pochi mesi fa, disse al Figaro che quella dei gilet gialli era la rivolta della Francia bianca contro la Francia arcobaleno dell'immigrazione, e lo aveva reso felice. È una Francia, aggiunse, che fa fatica a tirare avanti e non è razzista neanche per un centesimo. L'altro giorno gli hanno gridato sporco sionista, vattene a Tel Aviv, la Francia è nostra, e lui terreo come Philippe Egalité. —



IMPORTANTE E SERIA
**ENOTECA
COMPRA
VECCHIE
BOTTIGLIE
IN TUTTA ITALIA**

Barolo | Brunello
Barbaresco
Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne

MACALLAN
The House of
Macallan
Single Malt Scotch Whisky
100% Highland Malt
100% Highland Malt
100% Highland Malt

349 499 84 89
enoteca@enoteca.com

COALVI RAZZA PIEMONTESE

Coalvi



Londra passa il testimone a Milano Moda Donna
 Al via oggi la fashion week con 60 sfilate per 173 collezioni e 33 eventi servizi in MF



Un look Elena Mirò



Gli italiani si rifugiano nelle polizze

Nel 2018 premi Vita per oltre 100 miliardi. Boom delle gestioni separate

Messia a pagina 7

Anno XXX n. 035
 Martedì 19 Febbraio 2019
€4,50 *Classeditori*

*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Class a €4,50 (MF €2,00 + Class €2,50)

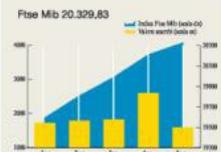


Con MF Magazine for Fashion n. 94 a €7,00 (R. 4,00 + €3,00) Con MF Magazine for Living n. 434 a €7,00 (R. 4,00 + €3,00) Episodio n. 47 n. 1.1.1.1. 4004.023 Milano - LINE E.40 - C.A.P. 4301 Firenze €1,00

BILANCIO IL PORTAFOGLIO DEL FONDO BERKSHIRE HATHAWAY NEL CORSO DEL 2018 SI È RIDOTTO DA 221 A 183 MILIARDI DOLLARI

Meno tech e più banche per Buffett

Il finanziere statunitense alla fine dell'anno scorso ha venduto la quota in Oracle e ha ridotto la partecipazione in Apple. Più investimenti invece negli istituti di credito, a partire da Bank of America, Us Bancorp, JpMorgan e Bank of New York
 (Corvi a pagina 2)



BORSA +0,58% 1€ = \$1,1328

BORSE ESTERE	Euro-Yen	125,23	▲
Dow Jones	Euro-Fr5%	1,1381	▲
Nasdaq	Rip 10 Y	2,0216	▼
Tokyo	Bund 10 Y		
Francoforte	FUTURE		
Zurigo	Euro-Rip	127,88	▼
Londra	Euro-Bund	163,82	▼
Parigi	US T-Bond	146,82	▲
VALUTE-RENDIMENTI	Fluo Mib	20,295	▲
Euro-Dollaro	S&P500 One	8,7772	▲
Euro-Spagna	Hedex(100 Min)	7,094	▼

FOCUS OGGI
Il prezzo dell'oro ai massimi da 10 mesi
 La quotazione del metallo prezioso ieri è salita a 1.325 dollari l'oncia. Il rialzo risulta favorito anche dal deprezzamento del dollaro, a sua volta conseguente all'ottimismo che circonda le trattative tra Usa e Cina sul commercio
 Valentini a pagina 2

AD APRILE BIG BLUE INAUGURERÀ UN LABORATORIO DEDICATO ALLE TECNOLOGIE NEL PAVILION DI PIAZZA AUENTINI

Studios, il colpo d'ala di Ibm a Milano

Aperta a partner, clienti e a tutti i cittadini, la struttura sarà una vera bottega dell'innovazione
 (Fumagalli a pagina 9)

DOPO 7 ANNI
Da Mediaset in arrivo maxi-dividendo fino a 250 mln
 (Montanari a pagina 13)

EMESSO COVERED BOND DA 500 MILIONI
Bce convoca Moltrasio e Beretta sul rinnovo del consiglio di Ubi
Nodo presidenza per i pattisti
 (Gualtieri a pagina 6)

Dopo le proteste di Kairos & C la Consob congela l'opa su Smre
 (Dal Maso a pagina 15)

STATUTO BLINDATO
Il Fatto Quotidiano chiede a Borsa di quotarsi sull'Aim a marzo
 (Montanari a pagina 12)

OGGI L'AUDIZIONE A BRUXELLES
Parlamento Ue chiama Vestager e Dombrovskis sui salvataggi pubblici di Carige e Nord Lb
 (Ninfolo a pagina 3)

La Cassa Depositi non è ancora salita ma fa già lievitare Tim in borsa: +3%
 (Follis a pagina 11)

IL ROMPISPREAD
 Per la Lega ogni tre canzoni trasmesse dalla radio una deve essere italiana. E ogni tre corner un rigore



FONDI PERDUTI E AGEVOLATI PER I TUOI INVESTIMENTI

Azienda certificata ISO 9001

Numero Verde **800 180616**

info@profima.it
 profima@pec.it

PROFIMASRL

Messina: al via il progetto Port Community System per le Autorità di Sistema Portuale

Al via il progetto Port Community System per le Autorità di Sistema Portuale (PCS-AdSP): domani a Messina l'insediamento del Comitato Tecnico AdSP

Domani 19 febbraio 2019, alle 11:30, presso la sede dell' Autorità Portuale di Messina, sono stati invitati i rappresentanti delle AdSP del Mezzogiorno (Mar Ionio, Mare Adriatico Meridionale, Mar Tirreno Centrale, Mare di Sicilia Orientale e Mare di Sicilia Occidentale) e di **Assoporti** per dare il via al progetto PCS-AdSP, finanziato dall' Unione Europea e finalizzato a realizzare la componente istituzionale del Modello Unico di PCS. Aprirà i lavori il Commissario Straordinario dell' Autorità Portuale di Messina (Dott. Antonino De Simone) e seguiranno sessioni di confronto ed analisi tra UIRNet S.p.A. - Soggetto Attuatore Unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - e le AdSP, con il supporto di Logistica Digitale S.r.l. (Concessionario per lo sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale digitale) che sta lavorando per la realizzazione del progetto Port Community System per le Autorità di Sistema Portuale. Successivamente, l' incontro prevede la presentazione del progetto e la comunicazione dell' insediamento del Comitato Tecnico delle AdSP coinvolte, con l' approvazione del suo regolamento. Il meeting si concluderà con l' approfondimento tecnico dei servizi core del PCS-AdSP: l' anagrafe portuale, la gestione dei permessi ed il controllo accessi. PON Infrastrutture e Reti 2014 - 2010 Il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020 persegue le priorità dell' Unione Europea nell' ambito delle infrastrutture di trasporto, contribuendo al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci ed è finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno e a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale.



Domani la prima riunione del progetto Port Community System per le Autorità di Sistema Portuale

Domani a Messina , presso la sede dell'Autorità Portuale, si terrà la riunione d'avvio del progetto Port Community System per le Autorità di Sistema Portuale (PCS-AdSP) che è finanziato dall'Unione Europea ed è finalizzato a realizzare la componente istituzionale del Modello Unico di PCS. Aprirà i lavori il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina, Antonino De Simone, e seguiranno sessioni di confronto ed analisi tra UIRNet, soggetto attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e i rappresentanti delle AdSP, con il supporto di Logistica Digitale, concessionario per lo sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale digitale, che sta lavorando per la realizzazione del progetto Port Community System per le Autorità di Sistema Portuale. Successivamente l'incontro prevede la presentazione del progetto e la comunicazione dell'insediamento del Comitato Tecnico delle AdSP coinvolte, con l'approvazione del suo regolamento. Il meeting si concluderà con l'approfondimento tecnico dei servizi core del PCS-AdSP: l'anagrafe portuale, la gestione dei permessi e il controllo accessi.

The screenshot shows the inforMARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and inforMARE. The main headline reads: "Domani la prima riunione del progetto Port Community System per le Autorità di Sistema Portuale". Below the headline, there is a sub-headline: "Si terrà presso la sede dell'Autorità Portuale di Messina". The main text of the article is visible, starting with "Domani a Messina, presso la sede dell'Autorità Portuale, si terrà la riunione d'avvio del progetto Port Community System per le Autorità di Sistema Portuale (PCS-AdSP) che è finanziato dall'Unione Europea ed è finalizzato a realizzare la componente istituzionale del Modello Unico di PCS." There is also a small ABB logo on the right side of the article. At the bottom of the screenshot, there is a search bar and a footer with contact information for inforMARE.

Il Piccolo

Trieste

Dal polo sportivo fino alle crociere Viaggio nel futuro di Porto vecchio

Una cordata interessata a insediarsi nell' area del terrapieno Il destino, pubblico o privato, dei magazzini. E la viabilità

Giovanni Tomasin

«La procedura per dare vita alla parte pubblica del Porto vecchio è ormai finita. Inoltre abbiamo l' interessamento di grandi gruppi per un centro multidisciplinare sportivo per l' area del terrapieno di Barcola». Il sindaco Roberto Dipiazza allunga la mano sulla piantina dell' antico scalo, srotolata sul tavolo del suo ufficio in piazza Unità, e fa il punto sugli ultimi risvolti: «Devo star dietro a un' infinità di cose, ma ne vale la pena», dice. Parte da qui il "viaggio" nel Porto vecchio del presente e del futuro.

L' area sportiva Ma quali sono le principali novità in pentola? Nelle linee di indirizzo approvate di recente dal Consiglio comunale (con il solo voto contrario del M5s) l' area circostante il terrapieno di Barcola è definita "sistema ludico-sportivo". La Regione ha già destinato 5,5 milioni di euro per il suo recupero. Ma venerdì scorso il sindaco ha incontrato l' emissario di due realtà economiche di primissimo piano, una veneta e l' altra internazionale, interessate a realizzare una "Città dello sport" proprio in quel punto. I contatti sono in fase iniziale, ma il primo cittadino è fiducioso: «Sarebbe un' area dedicata allo sport ma anche alle imprese del settore». Una lettera dell' emissario, inviata a Dipiazza nei giorni scorsi, lo ringrazia per l' accoglienza e conferma l' interessamento.

La nuova rotatoria Ai primi giorni di marzo partiranno i lavori per la grande rotatoria di viale Miramare, che costituirà il nuovo ingresso principale al Porto vecchio. La gara d' appalto è stata vinta dalla Srl Innocente & Stipanovich. L' importo necessario sfiora i sei milioni di euro.

Il centro congressi Negli ultimi mesi tra gli addetti ai lavori ha preso corpo una preoccupazione, ovvero che il centro congressi di Porto vecchio non arrivi a fine cantiere in tempo per Esos2020. Tanto che gli stessi organizzatori della manifestazione scientifica hanno dovuto precisare a chiare lettere che, anche se il Trieste convention center non dovesse essere completato, non ci sarebbero ripercussioni sulla manifestazione. «Ma ora i lavori sono partiti e dovrebbero finire in tempo per il 2020 - afferma in proposito il sindaco - . Stiamo parlando di un cantiere da 11 milioni, non bruscolini». Il Tcc avrà anche un suo parcheggio, che sorgerà subito alle spalle del magazzino 28: «Si tratterà di un altro grande spazio per le automobili dopo il park Bovedo», dice Dipiazza.

L' urbanizzazione Altri 16 milioni di euro verranno invece impiegati per l' urbanizzazione dell' area che sta attorno al magazzino 26, la centrale idrodinamica, i magazzini 27 e 28. In sostanza la parte che rimarrà pubblica di Porto vecchio.

Si tratta di interventi importanti anche in vista di Esos2020 con Trieste eurocapitale della scienza. Il magazzino 26 Un po' il simbolo dell' antico scalo, il magazzino restaurato da Portocittà mostra come sarebbe sar à l' area una volta riqualificata appieno. Dall' Immaginario scientifico al museo del mare, non si contano ormai le realtà che dovrebbero insediarsi in questo grande edificio. «Ci abbiamo o investito 33 milioni», afferma Dipiazza. Il sindaco punta a usare l' ampio spiazzo retrostante il magazzino come parcheggio per gli autobus, una volta che i lavori di riqualificazione di piazza Libertà avranno reso inaccessibile l' area attualmente in uso. «In questo contesto si colloca l' idea di mettere un infopoint turistico all' interno del magazzino. I turisti arriveranno e troveranno un centro informativo e al contempo il punto di partenza per le navette, che li porteranno sul Collio, alla Grott a Gigante, o magari a Miramare via acqua». Il Comune per il momento non si sbottona sul destino dei due magazzini compresi fra il 26 e il mare (ovvero il 24 e il 25), anche se pare probabile una destinazione in qualche modo legata al turismo e all' accoglienza. Entrambi gli edifici sono stati qualificati come vendibili dal Comune. Resta fermo anche l' intento di collocare un Fish Market nel magazzino 30. Gli edifici da alienare L' area compresa fra il magazzino 26 (escluso) e i



primi cinque magazzini, oggetto della concessione Greensisam, è quella dei magazzini da alienare. Sul futuro di quest' area al momento non c' è molto da dire, visto che saranno gli investitori a farlo. Le destinazioni saranno comunque varie, come previsto anche dalle linee di indirizzo, e includeranno servizi, alberghiero, residenziale. Quanto alla concessione di Maneschi, l' anno scorso era circolata la notizia di un potenziale investimento da 200 milioni da parte di un gruppo dell' Europa centrale. Da allora, però, mancano ulteriori risvolti. Il sindaco si concentra infine sulla parte a mare: «Siamo intenzionati a creare un punto di approdo per le navi da crociera - spiega -. L' idea è prolungare il molo III rendendolo adatto all' attracco delle navi bianche. In questo modo rivoluzioneremo la funzione del Porto vecchio o nell' economia complessiva della città». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

lo strumento da creare

E ora Dipiazza accelera sulla società di gestione

Il primo cittadino: «Ci servirà come il comitato del porto» Restano i rebus sulla "forma" del soggetto e sui privati che potrebbero entrare

Cosa sarà della società di gestione per Porto vecchio? Il sindaco Roberto Dipiazza conferma di volerla realizzare. Spiega il primo cittadino: «Finora non era necessaria, avrebbe fatto soltanto quello che il Comune ha fatto tranquillamente con i suoi mezzi. Da ora in poi, però, sarà comoda una cabina di regia». Dipiazza vede la società di gestione come un consesso in cui siedono il sindaco, il presidente della Regione, il presidente dell' **Adsp** ed eventuali rappresentanti dei grandi gruppi cittadini: «È il meccanismo rodato del comitato portuale. La soluzione ideale, per quanto mi riguarda, se si vuole procedere rapidamente».

Scriviamo «società» di gestione, ma la forma definitiva di questo soggetto è ancora tutta da vedere. Le linee di indirizzo partorite dalla giunta sono vaghe su questo punto, aprendo anche all' ipotesi di una struttura consortile. Il Consiglio comunale, a sua volta, ha imposto che la società rimanga a maggioranza pubblica, controllata dal Comune. Una scelta voluta da una parte dello stesso centrodestra, laddove il M5s avrebbe voluto che fosse interamente in mano alle istituzioni. Ma quali saranno i privati interessati a entrare in questa cabina di regia? Il pensiero cade automaticamente su realtà come il gruppo Generali e il gigante Fincantieri, che anche in passato non ha negato di essere interessato allo sviluppo dell' area. Le tempistiche e le modalità con cui la società verrà realizzata, però, sono ancora da stabilire. Anche se il primo cittadino afferma con convinzione di volerla portare a compimento in breve.

Ne sarà soddisfatto l' ex senatore Pd (ora consigliere regionale) Francesco Russo, che della società è di fatto l' ideatore.

—G.Tom.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

LE STRUTTURE DA CREARE
E ora Dipiazza accelera sulla società di gestione

Il sindaco punta a creare un consesso di gestione per Porto vecchio, che il Comune ha fatto tranquillamente con i suoi mezzi. Da ora in poi, però, sarà comoda una cabina di regia. Dipiazza vede la società di gestione come un consesso in cui siedono il sindaco, il presidente della Regione, il presidente dell' Adsp ed eventuali rappresentanti dei grandi gruppi cittadini: «È il meccanismo rodato del comitato portuale. La soluzione ideale, per quanto mi riguarda, se si vuole procedere rapidamente».

Scriviamo «società» di gestione, ma la forma definitiva di questo soggetto è ancora tutta da vedere. Le linee di indirizzo partorite dalla giunta sono vaghe su questo punto, aprendo anche all' ipotesi di una struttura consortile. Il Consiglio comunale, a sua volta, ha imposto che la società rimanga a maggioranza pubblica, controllata dal Comune. Una scelta voluta da una parte dello stesso centrodestra, laddove il M5s avrebbe voluto che fosse interamente in mano alle istituzioni. Ma quali saranno i privati interessati a entrare in questa cabina di regia? Il pensiero cade automaticamente su realtà come il gruppo Generali e il gigante Fincantieri, che anche in passato non ha negato di essere interessato allo sviluppo dell' area. Le tempistiche e le modalità con cui la società verrà realizzata, però, sono ancora da stabilire. Anche se il primo cittadino afferma con convinzione di volerla portare a compimento in breve.

Ne sarà soddisfatto l' ex senatore Pd (ora consigliere regionale) Francesco Russo, che della società è di fatto l' ideatore.

—G.Tom.

Grandi navi, prende corpo l'ipotesi Chioggia

Oggi Zaia e Brugnaro dal ministro Toninelli per conoscere le soluzioni

LA VIGILIA MESTRE Piuttosto che il deposito di Gpl, a Chioggia meglio le crociere; i fanghi che ostruiscono il canale Vittorio Emanuele III sono per la maggior parte A e B secondo il codice Cer (Codice europeo dei rifiuti), vale a dire non inquinati; le navi da crociera hanno bisogno al massimo di 9 metri e mezzo di fondale (tenendone uno di riserva) e a Chioggia ci sono; Chioggia è in laguna ma è anche fuori nel senso che ha una sua bocca di **porto**.

Oggi il governatore del Veneto Luca Zaia si incontrerà col ministro dei Trasporti Danilo Toninelli per discutere della sistemazione delle grandi navi da crociera e dare finalmente applicazione al decreto Clini-Passera che a marzo del 2012 ha previsto di estromettere dal bacino di San Marco le navi più grandi di 40 mila tonnellate di stazza lorda. Considerando che oggi la maggior parte delle nuove navi da crociera si aggirano sulle 130 mila tonnellate e oltre, a parte quelle extra lusso che sono più piccole (attorno alle 40 mila tonnellate), si ricava che serve uno scalo diverso dalla attuale Marittima in grado di ospitarne contemporaneamente almeno tre o quattro di grandi, lasciando a Venezia quelle piccole.

In questi giorni in città il tema è di estrema attualità, soprattutto dopo che la settimana scorsa Toninelli ha incontrato i vertici delle compagnie di crociera mondiali ribadendo che, delle 14 ipotesi al vaglio in base al rapporto costi-benefici, quelle più apprezzate sarebbero le tre più esterne, alle bocche di **porto** del Lido, di Malamocco e di Chioggia. Quanto a quest'ultima, qualche giorno fa il sindaco Alessandro Ferro, M5S come Toninelli, ha confermato che «si sta procedendo in un clima di collaborazione, per approfondire la fattibilità di alcune ipotesi e acquisire tutti gli elementi per giungere a una soluzione condivisa». E già il mese scorso Roberto Rossi, presidente del Comitato No Gpl a Chioggia, dopo un incontro al ministero dello Sviluppo, aveva detto che Roma sta pensando a una delocalizzazione dell' impianto verso una zona industriale o verso un' area rurale a bassa densità abitativa.

Le grandi navi bianche a Chioggia e il Gpl a **Porto** Marghera, dunque, potrebbe essere una delle strade che il ministero dei Trasporti pensa di percorrere nei prossimi anni, e magari potrebbe non dispiacere pure alle compagnie che, in tal modo, eviterebbero ai propri clienti il pagamento della tassa di sbarco. E in attesa che lo scalo chioggiotto venga attrezzato, per togliere intanto le navi dal bacino di San Marco ci sarebbe il canale Vittorio Emanuele III il cui scavo, per riportarlo alla profondità necessaria al passaggio delle grandi navi e quindi a prima che si interrassero, fornirebbe la materia prima al provveditore interregionale alle opere pubbliche, l' ex Magistrato alle acque, per ricostituire le barene, fornirebbe insomma il fango. (e.t.)

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Gazzettino

Venezia

L' appello di Ambiente Venezia «No a nuovi scavi in laguna»

GLI AMBIENTALISTI VENEZIA «Sindaco Brugnaro, presidente Zaia, non avallate il progetto di Vtp del canale Vittorio Emanuele». L' associazione Ambiente Venezia chiede ai due massimi rappresentanti del territorio, che oggi saranno ricevuti dal ministro delle Infrastrutture, di non perdere più tempo con progetti su alternative interne alla laguna. Soprattutto dopo la bocciatura del progetto Contorta, l' abbandono del canale Tresse Nuovo e l' accantonamento del progetto di Porto Marghera per le navi più grandi, per l' associazione in prima fila contro il passaggio delle grandi navi in laguna, è giunto il momento di guardare fuori, come sembra fare anche il ministro Toninelli.

«Le criticità di questa proposta - attaccano - sono evidenti e tra questi ci sono lo scavo di milioni di tonnellate di fanghi inquinati per portare l' attuale canale da una larghezza di 40 metri a 110 e da 6 metri di profondità a 11. La soluzione comporta poi l' interferenza con il Mose, le cui chiusure saranno sempre più frequenti, la penalizzazione logistica dei traffici commerciali e industriali e l' incompatibilità dei nuovi scavi con le direttive del Ministero dell' Ambiente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The collage consists of several newspaper clippings from 'Il Gazzettino' dated February 23, 2019. The largest clipping at the top is titled 'Contributo di accesso, scontro sui turisti "mordi e fuggi"'. Below it, on the left, is a clipping titled 'Civ. dipendenti preoccupati Una lettera ai commissari'. To the right of that is another clipping titled 'Grandi navi, prende corpo l'ipotesi Chioggia'. Below these are two more clippings: 'Mantovani, lavoratori senza paga da tre mesi' and 'L'appello di Ambiente Venezia «No a nuovi scavi in laguna»'. The clippings contain various news items, some with small photographs of people protesting or public events.

Mantovani, lavoratori senza paga da tre mesi

'Bloccato ieri l' accesso al terminal traghetti di Fusina I sindacati chiedono in Regione l' intervento dell' Unità di crisi

ELISIO TREVISAN

LAVORO MESTRE Fanno la guardia al bidone e per loro, abituati a lavorare nei grandi cantieri, non è entusiasmante, anche perché da due mesi non prendono lo stipendio e la tredicesima, e se tra qualche giorno non entreranno soldi nei conti correnti, i mesi diventeranno tre, dicembre, gennaio e febbraio. Dopo proteste e scioperi reiterati erano riusciti a farsi pagare ottobre ve e novembre ma è estenuante per i dipendenti della CoGe, la società di Milano (CoGe Costruzioni Generali Srl) che dal primo agosto dell' anno scorso ha rilevato con un affitto d' azienda il ramo costruzioni della Ing. E. Mantovani Spa.

LA PROTESTA Ieri mattina una sessantina degli 85 lavoratori rimasti, dopo che 31 hanno dato le dimissioni, si è piazzata in sciopero a presidiare l' entrata del terminal Venice Ro-Port Mos, il terminal traghetti di Fusina dove la CoGemantovani ha uno dei tre appalti ancora attivi, oltre a quelli per i servizi all' ospedale dell' Angelo di Mestre e a quello di Trento.

Hanno scelto quel luogo, dopo aver protestato anche a Padova (dove c' è la sede locale dell' Azienda, e nel Rodigino da dove provengono parte dei lavoratori, oltre che da Ferrara e dal Veneziano) anche perché proprio lì ci sono i pontoni che Mantovani utilizzava per costruire il Mose, uno dei principali appalti: li tengono in ordine e gli fanno le manutenzioni sperando che il lavoro riprenda. Ma dal Mose, CoGemantovani è stata estromessa perché i commissari del Consorzio Venezia Nuova (il concessionario statale per i cantieri delle paratoie mobili a difesa della laguna e di Venezia) non si sono fidati a dare il nulla osta all' accreditamento in continuità con la vecchia Mantovani.

SINDACATI «E oltre a non avere il Mose non arrivano nemmeno gli appalti esteri promessi per il raddoppio del **porto** di Costanza in Romania, per Expo Dubai, per l' Irlanda... - raccontavano ieri Francesco Andrisani, segretario Fillea-Cgil, Andrea Grazioso della Filca-Cisl e Gino Gregnanin della Feneal-Uil che hanno presentato in Regione una richiesta d' incontro urgente all' Unità di crisi -. In ogni caso, anche se si materializzassero quegli appalti, dato che la proprietà sostiene che il nome Mantovani è ancora molto quotato fuori Italia, per i lavoratori locali cambierebbe poco perché solo alcuni di loro potrebbero andarci a lavorare».

Lo scorso fine settimana, mentre i Sindacati annunciavano il presidio di ieri mattina, l' Azienda guidata da Maria Manuela Ferrari, annunciava a sua volta che entro pochi giorni avrebbe potuto concretizzare l' acquisto della Mantovani anticipando l' operazione di 4 anni, impegnandosi quindi a una ricapitalizzazione in vista dell' effettivo rilancio della società, e promettendo di pagare gli arretrati i due tranches tra il 10 e il 20 marzo prossimi. I lavoratori in presidio ieri raccontavano di essere ormai in gravi difficoltà economiche in famiglia e di non sapere come tirare avanti, mentre i tre sindacalisti si chiedevano «come mai CoGe riesce a trovare i soldi per acquistare l' Azienda e ricapitalizzare, se davvero questo accadrà, è invece non riesce a recuperare i 750 mila euro per pagare gli stipendi arretrati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ritirata la delibera Sul ponte Molin via libera al Porto

Si punta a limitare il voto del Consiglio comunale alla variante per non entrare nel merito del progetto che divide la maggioranza

ROBERTA BRUNETTI

LA SVOLTA VENEZIA Il progetto del nuovo ponte Molin, con la sua rampa ad esse, potrebbe non passare più per il Consiglio Comunale. O meglio Ca' Farsetti potrebbe limitarsi a votare la variante urbanistica, necessaria alla realizzazione della nuova struttura, che occupa una porzione di canale di competenza comunale, ma senza entrare nel merito del progetto, che a quel punto spetterebbe solo all' **Autorità** di sistema **portuale**. Questa è la soluzione a cui starebbe lavorando l'amministrazione comunale, dopo le difficoltà incontrate dal progetto nel suo iter in commissione consiliare, con la fiera opposizione del leghista Giovanni Giusto. Per il momento l'unico dato certo è che ieri l'Urbanistica, che a suo tempo aveva proposto la delibera col progetto, ne ha chiesto la restituzione alle commissioni consiliare per «approfondimenti tecnici». Uno stop che potrebbe preludere a un cambio di strategia, anche per evitare uno scontro di maggioranza.

DELIBERA SBAGLIATA L'attuale delibera, infatti, mette insieme la variante con il progetto. Quindi approvando l'una, il Consiglio comunale approverebbe anche l'altro. Ma se l'approvazione della variante è necessaria al Porto, di quella del progetto potrebbe fare a meno, trattandosi di un'opera in zona **portuale** e avendo già avuto tutti i via liberi tecnici (Soprintendenza compresa). Insomma una delibera sbagliata, a detta di molti in maggioranza, che oltretutto crea tensioni politiche. Molto meglio far votare i consiglieri comunali solo sulla variante per l'occupazione del canale, lasciando poi al Porto la libertà di agire.

Ed ecco la decisione dell'Urbanistica di riprendersi la delibera.

L'ennesimo colpo di scena di un tormentone che continua.

DIBATTITO APERTO Ieri, nel dibattito che ha visto la città confrontarsi tra favorevoli e contrari, si è inserita anche l'associazione Uno, nessuno, centomila. Il suo presidente, Giampaolo Lavezzo, in una lettera aperta inviata a sindaco, assessori, consiglieri comunali e di municipalità, **Autorità portuale**, si schiera a favore del progetto che rappresenta un «approccio culturale moderno», stigmatizzando però i tempi («Tre anni sono decisamente troppi») e la mancata consultazione delle associazioni locali per i diritti delle persone con disabilità. Ora la richiesta dell'associazione è di una «pubblica audizione» con tutti gli enti «per illustrarvi nel dettaglio la situazione e consentirvi di deliberare con cognizione di causa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la ricerca venezia 2021

Erosione, clima, correnti, acqua alta dieci milioni per salvare la laguna

È lo stanziamento del Provveditorato alle opere pubbliche per un progetto che coinvolge luav e Ca' Foscari

VENEZIA. Una laguna regolata per il dopo Mose. Per studiare anche gli effetti su fenomeni come l'erosione dei fanghi, le correnti e gli stessi effetti dei cambiamenti climatici in collegamento con la gestione e l'attivazione del sistema di dighe mobili alle bocche di porto. È quanto prevede il programma di ricerca "Venezia 2021" appena lanciato e promosso dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche del Triveneto, dal Consorzio Venezia Nuova e dal Corila (il Consorzio che coordina le ricerche sulla laguna).

Il programma ha un finanziamento di circa 10 milioni di euro e coinvolge lo luav, Ca' Foscari, l'Università di Padova, l'Istituto di Scienze Marine del Cnr e l'Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica sperimentale. Il progetto avrà cinque linee tematiche principali. Le interfacce della laguna, relativa agli scambi con il mare e il bacino scolante. Quindi il problema dei sedimenti, dell'inquinamento chimico e dell'interazione con gli organismi lagunari. Quindi le connessioni ecologiche e dei servizi ecosistemici. E infine le prospettive del cambiamento climatico e le strategie di adattamento per la salvaguardia del patrimonio culturale di Venezia e della sua laguna.

L'obiettivo generale del progetto è quello di fornire da una parte avanzate e aggiornate conoscenze relative alle dinamiche ambientali e idrodinamiche della laguna di Venezia nella prospettiva di attivazione del Mose.

Dall'altro, offrire analisi e indicazioni gestionali per la definizione di strumenti operativi per il sistema della laguna di Venezia e del territorio metropolitano veneziano, incluse ricadute operative sull'ambiente costruito della città storica e della definizione di un piano di adattamento ai cambiamenti climatici per Venezia.

In particolare si studieranno i processi erosivi di sedimenti e fanghi nello scambio laguna mare, per capire quali effetti abbia il Mose su di essi. Ma anche la presenza di inquinanti e contaminanti emergenti in laguna. Si cercherà anche di quantificare la subsidenza, cioè l'abbassamento del suolo, naturale e prodotta dall'uomo nella laguna di Venezia. Ma saranno anche appunto analizzati gli scenari di cambiamento climatico per Venezia e la sua laguna. Lo luav, in particolare, si occuperà di analizzare gli impatti, la vulnerabilità e i rischi indotti dal cambiamento del clima e l'elaborazione di strategie per la salvaguardia del patrimonio architettonico veneziano.

La supervisione di tutto il programma di ricerca spetterà in particolare al Corila, che curerà la raccolta dei dati e quindi la diffusione dei risultati.

Fra i tanti ritardi del Mose c'è anche quello del Piano della laguna, affidato proprio al Corila, ma che secondo il Provveditorato alle opere pubbliche sarebbe completamente da rifare. Tra le maggiori criticità quella di aver previsto nel cuore della laguna nuovi grandi canali di navigazione. Che aumentano l'erosione e la perdita dei sedimenti, uno dei temi che sarà analizzato nel nuovo progetto di ricerca. Grandi opere e scavi dei canali lagunari hanno prodotto negli anni un dissesto che il Mose e le chiusure alle bocche di porto potranno solo peggiorare. La velocità delle correnti è aumentata, così la forza della marea che erode barene e velme. Portando in mare ogni anno quasi un milione di sedimenti.

La laguna in questo modo è destinata a diventare sempre più un braccio di mare.

-E.T.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

porto e salvaguardia

Grandi navi, oggi la soluzione Toninelli con lo scavo del canale Vittorio Emanuele

Terminal fuori dalla laguna, il sindaco Brugnaro e il governatore Zaia convocati a Roma. Le perplessità dei comitati

Alberto Vitucci Grandi navi fuori dalla laguna. E intanto lo scavo del canale Vittorio Emanuele, per raggiungere la Marittima dalla bocca di porto di Malamocco. Sacrificando l' ipotesi Marghera, già approvata dal Comitato. La soluzione annunciata dal ministro Toninelli sarà ufficializzata stamani a Roma. Vertice convocato al ministero con il sindaco Luigi Brugnaro e il presidente della Regione Luca Zaia.

Soluzione già anticipata nei giorni scorsi, che trova il favore di Comune e Regione. «Il vantaggio», dice Brugnaro, «è che quei lavori li pagano le compagnie, 53 milioni di euro. Lavori che si potrebbero fare in fretta, perché da studi risulta che quei fanghi non sono inquinati e non hanno. Poi si farà il progetto dei nuovi terminal in mare». Diverse le ipotesi che il ministro offrirà oggi. Non solo il Lido, con attenzione alle banchine removibili proposte da Boato-Giacomini-Di Tella. Ma anche una banchina al Lido - lato spiaggia - a Chioggia dove a differenza di Venezia le grandi navi sarebbero bene accolte. Una svolta che potrebbe dunque arrivare, almeno in sede politica. Per mettere un paletto dopo sette anni di dibattiti e progetti a vuoto.

Non sono però d' accordo i comitati. Che ieri hanno scritto una lettera aperta a Brugnaro e Zaia. «Registriamo che dopo la bocciatura del progetto Contorta, l' abbandono del progetto Trezze Nuovo ed ora il positivo accantonamento del progetto di Marghera», scrive il portavoce Armando Danella, «si vuole insistere nella stessa logica di individuare un' alternativa al divieto di transito alle navi nel bacino di San Marco solo con vie navigabili interne alla laguna».

«Le criticità di questa ennesima proposta sono evidenti», continua la nota, «e in questi anni sono state sollevate non solo dai movimenti ambientalisti e da autorevoli riscontri scientifici, ma anche dalla stessa **Autorità Portuale** e dalla Capitaneria di Porto per la sicurezza della navigazione». Le criticità, secondo i comitati, sono la necessità di allargare il bacino di evoluzione davanti alla raffineria dell' Eni e l' isola dei depositi di carburante; le «interferenze con il funzionamento delle barriere del Mose, le cui chiusure saranno sempre più frequenti e penalizzanti per la portualità lagunare a seguito dell' innalzamento del livello del mare.

E poi la navigazione a senso unico per 25 km lungo il canale Malamocco-Marghera e Vittorio Emanuele III, con dislocamenti pericolosi per l' equilibrio idraulico lagunare; oltre alla «penalizzazione logistica ed economica dei traffici industriali e commerciali di Marghera e ai tempi lunghi di realizzazione, «considerato che il progetto dovrà essere sottoposto alla Valutazione di impatto ambientale e alla revisione del Piano regolatore **portuale**».

Infine, l' «incompatibilità di nuovi scavi in laguna con le direttive del ministero dell' Ambiente e dei Beni culturali».

I comitati fanno dunque appello al sindaco e al presidente della Regione, affinché sia avviato un «confronto trasparente, evitando soluzioni devastanti per la laguna e penalizzanti per i traffici portuali di Marghera, finalizzata solo a tutelare gli interessi economici delle Compagnie crocieristiche».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Costa beach, la spiaggia libera del Prolungamento per i crocieristi

Progetto per l'estate della compagnia sotto la vecchia piscina. Tpl porterà i turisti al mare con un autobus elettrico

Giovanni Ciolina /SAVONA Una spiaggia libera attrezzata a uso esclusivo dei crocieristi che sbarcano in città a fianco di uno stabilimento balneare simile da destinare invece alla cittadinanza. E un servizio di bus all' interno dell' area portuale (port shuttle al pari di quello che succede negli aeroporti) per trasferire i passeggeri che scendono dalle navi di bandiera al terminal.

Sono gli ultimi progetti ambiziosi e sicuramente d' immagine che Costa Crociere sta portando avanti a Savona, in accordo con l' **Autorità Portuale**, il Comune e Tpl.

Per quanto riguarda la spiaggia del litorale del prolungamento amare, ai piedi della fortezza del Priamar e del monumento a Garibaldi c' è già anche il nome: Costa Beach.

Il nuovo marchio che la compagnia di crociera genovese vuole lasciare a Savona dopo il Palacrociere dovrebbe diventare operativo già dalla prossima stagione balneare con un progetto prossimo a essere presentato.

È destinato a cambiare volto, quindi, il litorale tanto amato e frequentato dai savonesi, fino a qualche anno fa conosciuto come la spiaggia delle baracche e da sempre a uso libero dei cittadini e in alcuni angoli alle prese con degrado e scarsa cura.

Il progetto non è stato ancora presentato ufficialmente e anzi, dai vertici di piazza Piccapietra a Genova si tende a non confermare la notizia e a diluirla nel tempo, ma incontri e accordi sarebbero già in fase avanzata.

Un' operazione che consentirebbe a Costa di destinare ai propri clienti una spiaggia ad hoc per chi, soprattutto d' estate, volesse godersi il mare di Savona nel periodo di sbarco senza dedicarsi alle escursioni e alla città di godere di una migliona a costo zero. Anzi, a quanto pare, il Comune guadagnerebbe circa 25 mila euro dall' operazione oltre a ritrovarsi una spiaggia libera attrezzata rimessa a posto.

Nell' operazione sarebbe stata coinvolta anche Tpl, l' azienda di trasporto locale, per il trasporto dei crocieristi dal porto alla spiaggia.

La problematica sembra essere legata alla possibilità d' accesso dei mezzi pesanti in un' area vietata alla circolazione e per aggirare l' eventuale ostacolo Tpl avrebbe pensato all' utilizzo di un mezzo elettrico al momento assente nel parco macchine.

«Potremmo affittare un bus elettrico per destinarlo a un uso promiscuo con Costa Crociere andando anche incontro alle richieste dell' Università di Legino per il collegamento tra la stazione e il polo scolastico a ponente» sottolinea il presidente di Tpl Claudio Strinati.

E se sui trasferimenti da e per la spiaggia gli accordi non sono ancora definiti, il progetto della Costa -beach prevede anche un bar, con probabile tavola calda, sdraio, lettini e ombrelloni.

UNA LINEA BUS PORTUALE È invece già pronta per essere operativa l' iniziativa del trasporto passeggeri all' interno del porto di Savona per i passeggeri di quelle navi che ormeggiano lontano dal Palacrociere e devono essere trasferiti al terminal.

Un po' come succede negli aeroporti quando il velivolo non è agganciato al terminal.

Ma nel caso del porto di Savona è stata effettuata una convenzione con la Costa per l' utilizzo di otto autobus di linea che daranno vita a una vera e propria linea interna all' area portuale (autorizzata da Comune, Ministero dei Trasporti e Provincia) che potrà essere utilizzata con il pagamento di un normale biglietto da chi è in possesso del ticket sulle navi di Costa Crociere.

Un servizio predisposto da Costa che porterà un' altra ricaduta economica positiva sulla città e su Tpl che ovviamente potrà contare su un guadagno.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Trentaquattro milioni per riparare le banchine

Altri 34 milioni di euro sono in arrivo attraverso la Regione per finanziare il ripristino delle strutture portuali danneggiate dalla mareggiata di fine ottobre.

Il governatore ligure Giovanni Toti sta stringendo i tempi in collegamento con la Protezione civile nazionale per velocizzare l'iter e riuscire ad arrivare alla definizione degli appalti già a fine mese.

I soldi serviranno per riparare i danni che ancora oggi obbligano gli operatori portuali di Savona-Vado a lavorare a ritmo ridotto, non potendo utilizzare l'intera superficie delle banchine oppure alcune strutture (come i serbatoi in cui vengono stoccati olio e vino).

La Protezione civile nazionale aveva già stanziato 6,5 milioni per le somme urgenze e gli interventi di prima emergenza, mentre la Regione aveva già recuperato dal bilancio un milione e mezzo.

Per quanto riguarda il terminal traghetti di Forship a Vado (Corsica Ferries), l'Unione Industriali ha chiesto all'**Autorità** di sistema portuale di convocare al più presto una riunione per capire come programmare la prossima stagione turistica. A causa della mareggiata al momento è operativa solo la banchina Calata Nord. Le banchine Bricchetto 1 e 2 sono invece da ricostruire.

L'**Autorità portuale**, nel frattempo, ha già affidato i lavori di somma urgenza per la riparazione di alcuni tratti delle dighe esterne degli scali di Savona e Vado, per un costo di 112,8 milioni.

- G. V.



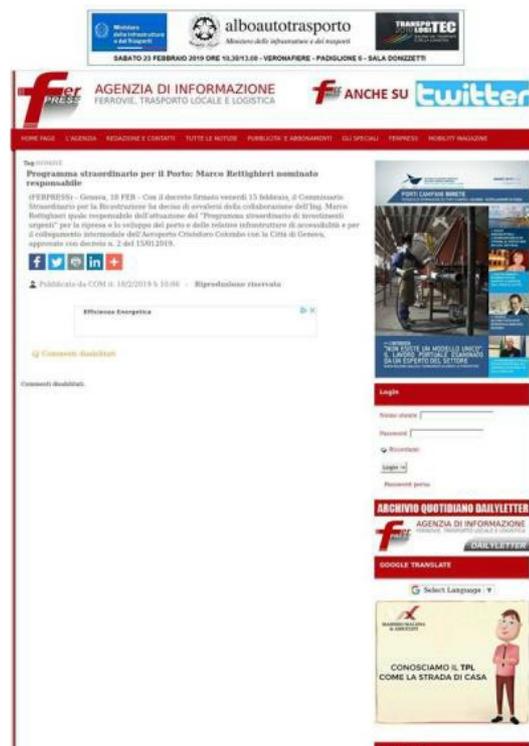
La Lanterna simbolo di Genova e del Porto. L' AdSP partecipa al progetto di valorizzazione del complesso monumentale

(FERPRESS) - Genova, 18 FEB - Ad ottobre 2018, in considerazione delle spiccate caratteristiche di pubblico interesse e della particolare significatività della Lanterna per la città, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha deliberato la concessione di un contributo a sostegno della manutenzione, valorizzazione e organizzazione di attività ed iniziative culturali presso il complesso Monumentale della Lanterna di Genova. Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale ha evidenziato che "La Lanterna è da sempre il simbolo di Genova nel mondo. Per questo motivo abbiamo sostenuto il progetto di conservazione e valorizzazione avviato dal Comune che riguarda l' edificio e l' area circostante. La Lanterna, che ad oggi rimane il faro storico più alto del Mediterraneo e il secondo in Europa, è patrimonio storico di tutti i genovesi e a maggior ragione del suo porto". Simbolo della città di Genova, sita sul promontorio di Capo di Faro la Lanterna, con i suoi 77 metri di altezza è il faro più alto del Mediterraneo. Nel 1626 alla Lanterna venne posta la prima pietra di ciò che sarebbe stata una cinta muraria lunga circa 20km. Le mura vennero concluse nel 1639, divenendo così la cinta muraria più lunga d' Europa e seconda nel Mondo, per lunghezza, solo alla Muraglia Cinese. Alla base del faro, all' interno di queste fortificazioni si trova il museo della Lanterna, con le quattro sale dei "fucilieri", una "galleria" e le tre sale dei "cannoni". La passeggiata della Lanterna viene costruita nel 2001 per collegare la città con il suo simbolo: un percorso di ca. 800 mt che parte dal Terminal Traghetti e che regala una visione suggestiva sul Porto di Genova riprendendo l' antica strada di accesso che da Occidente, attraverso la Porta Nuova della Lanterna, portava al centro della città. Il Complesso monumentale della Lanterna è parte del Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni. La Marina Militare concede gratuitamente e senza oneri al Comune di Genova la possibilità di apertura al pubblico della torre Faro fino alla prima terrazza panoramica. Il ricavato del prezzo del biglietto è interamente devoluto agli interventi di manutenzione ordinaria del complesso monumentale ed ai costi di gestione sostenuti dalla Fondazione Labò, che grazie all' aiuto dei volontari del Gruppo Giovani della medesima fondazione e degli Amici della Lanterna consente la fruibilità del sito al pubblico. La Lanterna è animata da un ricco programma di attività collaterali, eventi e laboratori per bambini ed è visitabile sabato, domenica e festivi dalle 14.30 alle 18.30, con visite guidate e altre attività su prenotazione. Scopri il calendario sul sito www.lanternadigenova.it.



Programma straordinario per il Porto: Marco Rettighieri nominato responsabile

(FERPRESS) - **Genova**, 18 FEB - Con il decreto firmato venerdì 15 febbraio, il Commissario Straordinario per la Ricostruzione ha deciso di avvalersi della collaborazione dell' Ing. Marco Rettighieri quale responsabile dell' attuazione del "Programma straordinario di investimenti urgenti" per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell' Aeroporto Cristoforo Colombo con la Città di **Genova**, approvato con decreto n. 2 del 15/012019.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Porto di Genova: Terminal San Giorgio, nuova concessione fino al 2033

GENOVA L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Terminal San Giorgio hanno sottoscritto il nuovo atto di concessione che estende al 2033 la possibilità per la società di operare sull'area di Ponte Somalia, per una superficie di circa 60.000 mq, dove è presente dal 2013. Lo comunica una nota. Per l'Autorità di Sistema Portuale si tratta di una tappa importante commenta il presidente dell'authority Paolo Emilio Signorini infatti con questo provvedimento si completa il processo di definizione degli atti pluriennali dei Terminalisti di Sampierdarena avviato dall'Autorità di sistema a inizio 2017. Con un assetto concessorio compiutamente definito si forniscono agli operatori le basi necessarie per sviluppare il proprio business, a vantaggio della competitività dell'intero scalo. Terminal San Giorgio è presente nel porto di Genova dal 2006, dove ha investito finora oltre 50 milioni di euro, dichiara l'amministratore delegato, Maurizio Anselmo. Con la firma del nuovo atto, la società ottiene le certezze necessarie per sviluppare un piano d'impresa pluriennale ed attivare un ampio programma di investimenti per migliorare la propria capacità operativa ed incrementare le prospettive di traffico per il terminal e per il porto di Genova spiega -. Già nel prossimo triennio investiremo circa 12 milioni di euro, per un totale che nell'arco dei tredici anni supererà ampiamente i 20 milioni di euro. Il nostro obiettivo è raddoppiare a regime i volumi di traffico odierni, arrivando a movimentare più di 2,2 milioni di tonnellate equivalenti. Grazie agli investimenti la struttura crescerà, racconta, con oltre 10 assunzioni in programma, già nei prossimi tre anni.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Un porto intelligente per far crescere i traffici

Start 4.0 ha un asso nella manica. È l'unico degli otto "competence center" ad avere il **porto** tra i suoi protagonisti.

Le due Autorità portuali liguri ne fanno parte, e le tecnologie per la sicurezza del trasporto in mare di merci e persone saranno un tema centrale.

Paola Girdino cala il suo asso. «Creeremo un **porto** virtuale, gemello digitale del **porto**, dove simulare con la massima precisione e gestire tutti i problemi relativi alla sicurezza». Girdino è l'anima universitaria del "competence center": professore ordinario di elettrotecnica all'Università di Genova, presiede il neonato consiglio d'amministrazione di Start 4.0. «Il nostro **porto** virtuale vuole diventare un punto di riferimento nel Mediterraneo e in Europa». Sarà una sala operativa che si appoggerà su una piattaforma "cloud" per analizzare in tempo reale i dati - sul carico - scarico delle merci, le condizioni meteo, l'ingresso e la partenza di navi - fare simulazioni e previsioni e aiutare gli operatori del **porto** a decidere.

- F. MAR.

The screenshot shows a newspaper article from 'ECONOMIA&MARRITIMO'. The main headline is 'Nasce Start 4.0, nuovo centro di ricerca Obiettivo: trainare l'industria ligure'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Il presidente del Cnr, Ingrosso: «Faremo ricerca applicata, con le aziende, e dovremo sapere attirare risorse da Bruxelles»'. The article includes a photograph of a large industrial structure, likely a port facility, and a small inset photo of a man in a suit. The text discusses the creation of Start 4.0, a research center aimed at training the Ligurian industry through applied research in collaboration with companies and the European Union.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Potenziata la rete elettrica in porto

Matteo Dell' Antico Il gruppo Terna ha concluso le operazioni di potenziamento della rete elettrica che rifornisce il **porto**. La società ha annunciato di avere terminato i lavori di posa degli elettrodotti in cavo all'interno del bacino portuale.

Gli interventi, ha fatto sapere l'azienda, sono necessari per favorire l'incremento delle attività portuali e per realizzare opere strategiche per lo sviluppo e la riqualificazione urbana della città.

Le due nuove linee, della lunghezza di circa un chilometro ciascuna, si sviluppano nell'area portuale e sono in parte interrato nella viabilità locale e in parte inserite in una nuova struttura metallica posta al di sotto della sovrelevata di via delle Casaccie. I lavori sono durati circa sei mesi e sono stati compiuti in orario notturno. L'intervento è in linea con gli obiettivi del protocollo siglato il 19 novembre scorso da Terna insieme a Cassa Depositi e Prestiti, Fincantieri, Ferrovie dello Stato e Snam con il Comune e la Regione, a sostegno della ripresa economica del capoluogo ligure e della sua area metropolitana dopo il crollo di ponte Morandi.

«Siamo soddisfatti - ha dichiarato l'ad di Terna Luigi Ferraris - di porre la città al centro dell'impegno di Terna per la realizzazione di interventi a beneficio del sistema elettrico ligure. Una rete moderna, efficiente e sostenibile che contribuisce allo sviluppo sociale ed economico delle comunità».

Ponte, pronta l'area Ansaldo domani giu' la seconda trave
Sipraluogo di Burchi Compasso con il mercato (avanzato strutture per il quartiere

Novità al Vte, invio di smis per regolare Ferrivo del Tir

I parenti delle 43 vittime: «Parco urbano e memoriale vogliamo essere coinvolti»



inforMARE

Genova, Voltri

Al terminal PSA Voltri-Prà di Genova è stato attivato il Truck Management System

Oggi al container terminal della PSA Voltri-Prà nel porto di Genova è stato attivato il sistema Truck Management System (TMS) il cui scopo è di regolare meglio e in modo automatico il flusso dei camion in accesso all'area internazionale del terminal, minimizzando l'impatto delle code di veicoli in entrata e delle attese degli autotrasportatori presso l'Ufficio Merci del terminal. In particolare, nei momenti di congestione dei blocchi di piazzale e al superamento di un numero elevato di camion già presenti nel blocco interessato, il sistema sarà in grado di interdire l'accesso ad ulteriori camion indirizzandoli in un'area buffer in attesa che il blocco si decongestioni. Un programma informatico indirizzerà correttamente gli autotrasportatori verso l'area polmone. Quando l'area di destinazione sarà libera, il trasportatore verrà avvisato tramite SMS sul numero di cellulare precedentemente registrato presso l'Ufficio Merci e potrà lasciare l'area polmone e recarsi nella posizione indicata nel messaggio.

The screenshot shows the inforMARE website interface. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'inforMARE'. Below the header, the article title is 'Al terminal PSA Voltri-Prà di Genova è stato attivato il Truck Management System'. The main text describes the purpose of the TMS system: to regulate the flow of trucks in the international area, reducing congestion and directing trucks to a buffer area or the 'lung' area when necessary. It also mentions that trucks will be notified via SMS when their destination area is free. A search bar is visible with the text 'Cerca il tuo albergo' and a 'Cerca' button. At the bottom, there is a language selection dropdown and contact information for inforMARE.

L' iniziativa

Competence center, il porto trova il gemello hi tech

FABRIZIO CERIGNALE

Un "digital twin", un "gemello digitale" del porto di Genova, sul quale poter sperimentare la sicurezza a 360 gradi di un' infrastruttura, come quella portuale, che racchiude al suo interno la security, dal punto di vista dei trasporti, la safety, per la presenza di lavoratori e passeggeri, e la cybersecurity che riguarda le informazioni che, sempre più spesso, viaggiano assieme alle merci. Sarà questo il fiore all' occhio di Start 4.0, Centro di Competenza per la Sicurezza e l' Ottimizzazione delle Infrastrutture Strategiche, uno degli 8 centri istituiti dal ministero dello Sviluppo Economico. Il centro, che avrà una dotazione di 10 milioni di euro, metà dei quali in arrivo dal Mise, e sorgerà in una villa (una delle sedi italiane del Cnr) proprio alle spalle di Ponte Morandi. Viste anche le peculiarità della Liguria ci sarà grande attenzione per quella che si può ben considerare l' infrastruttura più importante, ovvero il sistema portuale. « Il nostro Competence Center si occuperà della sicurezza e dell' ottimizzazione delle infrastrutture strategiche 4.0 - spiega Paola Girdinio, presidente di Start 4.0 - e di gestire, anche dal punto di vista della sicurezza anche con metodiche digitali. Questo, poi, è l' unico centro di competenza che avrà questa tematica. E il progetto iniziale sarà proprio quello di creare un digital twin del porto, con intelligenza artificiale e realtà aumentata, proprio per gestire le tematiche della sicurezza, a tutto tondo ». Per portare avanti la mission, quindi, saranno utilizzate piattaforme, messe a disposizione dai partner, come il lighthouse plant, di Ansaldo o il simulatore di manovra delle navi, di Cetena, che permetteranno alle imprese che stanno attivando processi di digitalizzazione di fare attività di training e ricerca. « Decliniamo il concetto di sicurezza su 5 domini operativi - spiega Roberto Marcialis, responsabile esecutivo di Start 4.0 - che sono energia, trasporti, viabilità, porto e sistema produttivo. La sede sarà in un luogo simbolico della città, vicino a Ponte Morandi, a significare la vicinanza a Genova ma anche la possibilità di erogare competenze anche legate a una situazione di monitoraggio sperimentale ad esempio su ponti e infrastrutture strategiche connesse alla viabilità ». Capofila del progetto, che ha visto riunite 13 grandi imprese, 20 pmi, oltre a molti soggetti istituzionali, il Cnr. «Per noi è importante riuscire a mettere insieme le imprese con istituzioni, come Università, lit e le Autorità portuali - spiega il presidente del Cnr Massimo Inguscio - grazie alla nostra multidisciplinarietà. Abbiamo un istituto di matematica applicata e informatica, che è fortissimo, assieme ad altri istituti che sviluppano materiali e sensoristica, hardware fondamentali per il controllo delle infrastrutture ». Per la città, quindi, si tratta di un segnale importante sottolinea il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti. « Sicurezza e cybersecurity sono tutti settori sui quali stiamo sviluppando competenze sia a livello pubblico che privato - ricorda - e credo che questo sia un ulteriore passo avanti per lo sviluppo ». L' avvio del Competence Center di Genova, oltre ad aprire a possibilità di finanziamento europeo diventa anche un' ottima opportunità per nuove iniziative. «Nel decreto Genova è stata prevista l' Agenzia per la sicurezza del territorio - spiega il sindaco di Genova, Marco Bucci - e questo centro potrà aiutare a rendere centrale la nostra città, vogliamo che il centro logico dell' Agenzia resti da noi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nuovo sistema per l'accesso dei camion al PSA Voltri-Pra

Massimo Belli

GENOVA A partire da oggi, lunedì 18 Febbraio, PSA Voltri-Pra ha dato ufficialmente avvio al sistema TMS, Truck Management System. Questo sistema permetterà di regolare in maniera migliore ed in automatico, il flusso dei camion in accesso all'area internazionale del terminal, minimizzando l'impatto di code all'esterno del terminal e di attese degli autotrasportatori all'Ufficio merci del terminal medesimo. Il sistema è stato presentato ufficialmente da PSA Voltri-Pra alle associazioni di autotrasporto nelle scorse settimane ed è stato progettato al fine di migliorare le condizioni di sicurezza all'interno del terminal. Nei momenti di congestione dei blocchi di piazzale ed al superamento di un numero elevato di camion già presenti nel blocco interessato, il sistema sarà in grado di interdire l'accesso ad ulteriori camion indirizzandoli nella suddetta area buffer (area polmone) in attesa che il blocco si decongestioni. Un programma informatico appositamente implementato allo scopo indirizzerà correttamente gli autotrasportatori nella area polmone citata. Quando l'area di destinazione sarà libera, il trasportatore verrà avvisato tramite opportuno Sms sul numero di cellulare precedentemente registrato presso l'Ufficio merci. A quel punto potrà lasciare l'area polmone e recarsi nella posizione indicata nel messaggio.

peratori terminalistici mondiali; ha partecipazioni in 40 terminal portuali in Asia, in Europa e nelle Americhe con quartier generale nei Terminal di PSA Singapore ed PSA Anversa. PSA è costantemente impegnata nella crescita della propria rete portuale, in stretta collaborazione con le Compagnie di Navigazione, per diventare il principale operatore di riferimento per la comunità portuale mondiale. Avvalendosi dei migliori talenti del settore, PSA International offre ai propri clienti servizi affidabili e di altissima qualità instaurando con tutti i propri interlocutori rapporti di reciproca crescita. Scelto come migliore operatore in tutti i principali porti mondiali, PSA è di fatto l'operatore portuale numero uno al mondo.



EnergiaFinanzaTrasporti

Terna, nuovi elettrodotti in cavo nel porto di Genova

(Teleborsa) - ha concluso i lavori di posa degli elettrodotti in cavo 132 kV C.P.Fiera - C.P. Centro e Genova T.- C.P. Fiera, nell' ambito del piano di razionalizzazione della rete elettrica della Città di Genova. Gli interventi sono necessari per favorire l' incremento delle attività portuali , grazie all' ammodernamento della rete locale, e per realizzare opere strategiche per lo sviluppo e la riqualificazione urbana della città di Genova. Le due nuove linee, della lunghezza di circa un 1 Km ciascuna, si sviluppano nell' area portuale e sono in parte interrate nella viabilità locale e in parte inserite in una nuova struttura metallica posta al di sotto della sopraelevata di Via delle Casaccie. Gli elettrodotti sono funzionali al collegamento della cabina primaria "Fiera" situata nell' area del Porto. I lavori di posa hanno richiesto circa sei mesi ; per mitigare gli effetti dei cantieri sulla viabilità portuale e cittadina, Terna, in coordinamento il Comune di Genova, l' Autorità di Sistema Portuale e la Capitaneria di Porto, ha eseguito le attività più impattanti durante l' orario notturno. L' intervento è in linea con gli obiettivi del protocollo siglato il 19 novembre scorso da Terna insieme a Cassa Depositi e Prestiti , Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e con il Comune di Genova e la Regione Liguria, a sostegno della ripresa economica del capoluogo ligure e della sua area metropolitana duramente colpite dal crollo del Ponte Morandi dello scorso agosto. Terna, nell' ambito del protocollo, si è impegnata a implementare il piano degli interventi di ammodernamento della rete elettrica di trasmissione dell' area cittadina e regionale e ad avviare collaborazioni con l' Università degli Studi di Genova per promuovere studi o ricerche nel campo energetico ed ambientale.

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, there's a navigation menu with categories like 'NOTIZIE', 'COTAZIONI', 'RUBRICHE', 'AGENZIA', 'VIDEO', 'ANALISI TECNICHE', 'STRUMENTI', 'GUIDA', 'PRODOTTI', and 'L'AGENZIA'. The main article title is 'Terna, nuovi elettrodotti in cavo nel porto di Genova'. Below the title is a sub-headline 'Energia Finanza Trasporti' and a date '18 febbraio 2019 - 17:00'. The article text is partially visible, starting with 'Terna ha concluso i lavori di posa degli elettrodotti in cavo 132 kV C.P.Fiera - C.P. Centro e Genova T.- C.P. Fiera...'. To the right of the article, there are several widgets: 'Argomenti trattati' with a list of topics, 'Titoli e Indici' showing market data for Fincantieri, Seasm, and Terna, and 'Altre notizie' with a list of related news items. At the bottom, there are advertisements for Vodafone and a section titled 'TI POTREBBERO INTERESSARE ANCHE:' with more related content.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Vte, operativo il sistema per regolare il traffico dei tir

di Giorgio Carozzi

Genova - Il terminal Vte di Psa a Voltri-Pra' nel porto di Genova, ha dato avvio al sistema Tms, Truck Management System. «Questo sistema permetterà di regolare meglio ed in modo automatico il flusso dei camion in accesso all'area internazionale del Terminal, minimizzando l'impatto di code all'esterno del terminal e di attese degli autotrasportatori presso l'ufficio merci» spiega il terminal in una nota. «Nei momenti di congestione dei blocchi di piazzale ed al superamento di un numero elevato di camion già presenti nel blocco interessato, il sistema sarà in grado di interdire l'accesso ad ulteriori camion indirizzandoli nell'area buffer (area polmone) in attesa che il blocco si decongestioni - continua la nota dell'azienda - Un programma informatico appositamente implementato allo scopo indirizzerà correttamente gli autotrasportatori nell'area polmone. Quando l'area di destinazione sarà libera, il trasportatore verrà avvisato tramite opportuno Sms sul numero di cellulare precedentemente registrato presso l'ufficio merci. A quel punto potrà lasciare l'area polmone e recarsi nella posizione indicata nel messaggio».



Movimentazione merce porto di Ravenna: +0,6% rispetto al 2017

Il 2018 si è chiuso positivamente con 26.684.341 di tonnellate

Giulia Sarti

RAVENNA Dati positivi quelli del porto di Ravenna per il 2018: la movimentazione di merce ha registrato un +0,6% rispetto al 2017 con 26.684.341 tonnellate totali. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 22.823.021 (+0,8%) e 3.861.320 tonnellate (-0,2%). Dai condizionamenti delle merci si può osservare che quelle secche, 18.015.136 tonnellate, hanno segnato un aumento dell'1,5%, mentre le rinfuse liquide dell'1,7%. Molto buono il dato dei prodotti metallurgici che hanno registrato una movimentazione di 6.563.823 tonnellate ed una crescita del 5,0%; le principali provenienze sono state la città di Taranto (19,7%), la Turchia (16,8%), la Germania (10,3%) e la Corea del Sud (9,3%). I materiali da costruzione invece hanno risentito del primo calo, dopo cinque anni di continua crescita, della produzione di piastrelle ceramiche dell'industria italiana. Secondo Confindustria Ceramica e Prometeia i volumi di produzione e vendite di prodotti in ceramica si attestano intorno ai 410 milioni di metri quadri (-2,8% rispetto ai 422 milioni del 2017) con le esportazioni scese da 338 a 328 milioni di metri quadri (-2,9%). Proprio il calo dell'importazione delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo ha determinato una diminuzione del 4% sulla movimentazione del porto che è stata di 5.257.856 tonnellate. Molto positivo il risultato del comparto agroalimentare, che, con oltre 5,2 milioni di tonnellate, consente a Ravenna di consolidare il proprio ruolo di porto italiano leader del settore. Si tratta di merci secche (agricoli, come frumento, granoturco e farine), liquide (oli vegetali) e prodotti in container, in particolare reefer. Meno performante il traffico complessivo di container: in calo del 3,3% la merce containerizzata, che nel 2018 si è attestata su 2.383.200 tonnellate, e del 3,2% i teu, che sono stati pari a 216.320, in parte a causa di alcuni quantitativi di merce in export trasferiti su ro-ro. Il numero dei trailer è stato pari a 69.347 unità, in linea con i dati dello scorso anno. La nuova linea ro-ro attivata in primavera con l'Albania, ha in parte compensato la perdita di traffico derivata dalla sospensione, a fine 2017, di un servizio di collegamento con la Sicilia. Guardando alle crociere, al terminal ravennate hanno attraccato 34 navi con 18.068 passeggeri, contro le 48 toccate e i 50.133 passeggeri dello scorso anno. Positivo il traffico ferroviario del 2018 che con 3.561.351 tonnellate ha registrato il proprio record storico ed un incremento del 3,6% rispetto al 2017 rappresentando il 13,2% del totale movimentato al porto. Sono aumentati, in particolare, i prodotti metallurgici (4,6%), i cereali (+61,6%) e le materie prime per l'industria ceramica (+4,7%). I teu trasportati su ferrovia sono stati pari a 17.086 e hanno rappresentato il 7,9% del traffico portuale di contenitori al netto del transhipment.

The screenshot shows the top 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 main headline reads 'Movimentazione merce porto di Ravenna: +0,6% rispetto al 2017'. A sub-headline states 'Il 2018 si è chiuso positivamente con 26.684.341 di tonnellate'. The author's name 'Giulia Sarti' is visible. Below the headline is a large photograph of a busy port terminal with numerous colorful shipping containers stacked in rows. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the image, there is a short text snippet that repeats the main headline and provides a brief overview of the data. At the bottom of the screenshot, there are sections for 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'POPOLARI VIDEO'.

Porto di Ravenna in crescita: Si chiude positivamente il bilancio del 2018 con + 0,6% di merce rispetto allo scorso anno

Ravenna, 18 febbraio 2019 Si registrano per l'anno 2018 una movimentazione pari a 26.684.341 tonnellate di merce, lo 0,6% in più rispetto allo scorso anno. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 22.823.021 tonnellate (+0,8%) e 3.861.320 tonnellate (-0,2%). Dai condizionamenti delle merci si può osservare che le merci secche, 18.015.136 tonnellate, hanno segnato un aumento dell'1,5%, mentre le rinfuse liquide hanno fatto registrare un incremento pari all'1,7%. Molto buono il dato dei prodotti metallurgici che hanno registrato una movimentazione di 6.563.823 tonnellate ed una crescita del 5,0%; le principali provenienze sono state Taranto (19,7%), la Turchia (16,8%), la Germania (10,3%) e la Corea del Sud (9,3%). I materiali da costruzione, invece, hanno risentito del primo calo, dopo cinque anni di continua crescita, della produzione di piastrelle ceramiche dell'industria italiana. Secondo Confindustria Ceramica e Prometeia i volumi di produzione e vendite di prodotti in ceramica si attestano intorno ai 410 milioni mq (-2,8% rispetto ai 422 milioni del 2017) e le esportazioni sono scese da 338 a 328 milioni mq (-2,9%). La movimentazione del porto è stata di 5.257.856 tonnellate con una diminuzione del 4,0%, dovuta proprio al calo dell'importazione delle materie prime per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo. Molto positivo il risultato del comparto agroalimentare, che, con oltre 5,2 milioni di tonnellate, consente a Ravenna di consolidare il proprio ruolo di porto italiano leader del settore. Si tratta di merci secche (agricoli, come frumento e granoturco e farine), liquide (oli vegetali) e prodotti in container, in particolare reefer. Meno performante il traffico complessivo di container, in calo, infatti, del 3,3% la merce containerizzata, che nel 2018 si è attestata su 2.383.200 tonnellate, e del 3,2% i TEUs, che sono stati pari a 216.320, in parte a causa di alcuni quantitativi di merce in export trasferiti su ro-ro. Il numero dei trailer è stato pari a 69.347 unità, in linea con i dati dello scorso anno. La nuova linea ro-ro attivata in primavera con l'Albania, ha in parte compensato la perdita di traffico derivata dalla sospensione, a fine 2017, di un servizio di collegamento con la Sicilia. Al terminal crociere hanno attraccato 34 navi con 18.068 passeggeri, contro le 48 toccate e i 50.133 passeggeri dello scorso anno. Positivo il traffico ferroviario del 2018 che con 3.561.351 tonnellate ha registrato il proprio record storico ed un incremento del 3,6% rispetto al 2017 rappresentando il 13,2% del totale movimentato al porto. Sono aumentati, in particolare, i prodotti metallurgici (4,6%), i cereali (+61,6%) e le materie prime per l'industria ceramica (+4,7%). I TEUs trasportati su ferrovia sono stati pari a 17.086 e hanno rappresentato il 7,9% del traffico portuale di contenitori al netto del transhipment.

The screenshot shows the Seareporter website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Seareporter.it' logo and 'Giornale On-LINE per la libera comunicazione'. Below it, the main headline reads 'Porto di Ravenna in crescita: Si chiude positivamente il bilancio del 2018 con + 0,6% di merce rispetto allo scorso anno'. To the right, there's a 'Calendario' section for February 2019, showing dates from 1 to 28. Below the headline, there's a small image of a port scene and a snippet of the article text.

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

capitaneria di porto

Tredici "irregolarità" fermata una nave all' interno del porto

MARINA DI CARRARA. La Capitaneria di **porto** "ferma" una nave: sono state rilevate 13 irregolarità, sei delle quali hanno fatto scattare il fermo. È successo nei giorni scorsi, una nave arrivata nello scalo marinello per caricare pietrame (scarti di marmo) è stata ispezionata da personale della Capitaneria di **Porto** di Marina di Carrara.

La visita, basata su controlli tecnici, operativi e documentali, si è svolta nell' ambito dell' ordinaria attività di verifica imposta dalla normativa internazionale sul naviglio commerciale straniero che scala i porti europei. Insomma normali verifiche di routine che hanno portato al fermo.

«Il controllo dello Stato di approdo (in inglese: Port State Control, in sigla PSC)- spiega in una nota la Capitaneria - costituisce l' attività di ispezione svolta dalle autorità marittime sulla verifica di conformità delle navi mercantili e la loro rispondenza agli standard minimi di navigazione e sicurezza imposti dalle convenzioni internazionali dell' Organizzazione marittima internazionale».

«Gli accordi - prosegue la nota - sono stati recepiti a livello internazionale con il protocollo d' intesa sul controllo da parte dello Stato di approdo firmato a Parigi il 26 gennaio 1982 ("Paris Memorandum of Understanding on Port State Control" - Paris MoU).

Al termine dell' ispezione la nave è stata fermata a causa delle 13 irregolarità riscontrate, di cui 6 motivo di fermo nave, inerenti ai sistemi attivi e passivi di prevenzione incendi a bordo, alla certificazione di bordo, alle dotazioni di sicurezza e di navigazione, al sistema di gestione di sicurezza di bordo (Safety Management System) ed al livello di addestramento dell' equipaggio. La misura si è resa necessaria perché quanto riscontrato comprometteva la navigazione e per ragioni di sicurezza l' unità non è ripartita. Dopo il fermo c' è stato un intervento per mettere a punto tutte le criticità riscontrate a bordo e che avevano fatto scattare la misura all' interno dello scalo di Marina di Carrara.

«A seguito della visita da parte della società incaricata di verificarne la classe per il mantenimento dei requisiti di sicurezza e navigabilità - si legge nella nota della Capitaneria di **porto** - e con la rettifica delle deficienze riscontrate in sede di ispezione, la nave è stata "rilasciata"».

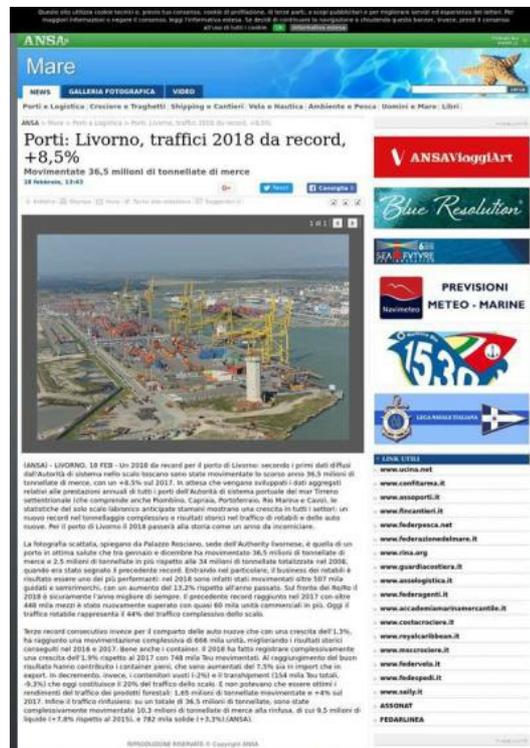
-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Porti: Livorno, traffici 2018 da record, +8,5%

Movimentate 36,5 milioni di tonnellate di merce

Un 2018 da record per il porto di Livorno: secondo i primi dati diffusi dall'**Autorità di sistema** nello scalo toscano sono state movimentate lo scorso anno 36,5 milioni di tonnellate di merce, con un +8,5% sul 2017. In attesa che vengano sviluppati i dati aggregati relativi alle prestazioni annuali di tutti i porti dell'**Autorità di sistema portuale** del mar Tirreno settentrionale (che comprende anche Piombino, Capraia, Portoferraio, Rio Marina e Cavo), le statistiche del solo scalo labronico anticipate stamani mostrano una crescita in tutti i settori: un nuovo record nel tonnellaggio complessivo e risultati storici nel traffico di rotabili e delle auto nuove. Per il porto di Livorno il 2018 passerà alla storia come un anno da incorniciare. La fotografia scattata, spiegano da Palazzo Rosciano, sede dell' Authority livornese, è quella di un porto in ottima salute che tra gennaio e dicembre ha movimentato 36,5 milioni di tonnellate di merce e 2,5 milioni di tonnellate in più rispetto alle 34 milioni di tonnellate totalizzate nel 2008, quando era stato segnato il precedente record. Entrando nel particolare, il business dei rotabili è risultato essere uno dei più performanti: nel 2018 sono infatti stati movimentati oltre 507 mila guidati e semirimorchi, con un aumento del 13,2% rispetto all' anno passato. Sul fronte dei Ro/Ro il 2018 è sicuramente l' anno migliore di sempre. Il precedente record raggiunto nel 2017 con oltre 448 mila mezzi è stato nuovamente superato con quasi 60 mila unità commerciali in più. Oggi il traffico rotabile rappresenta il 44% del traffico complessivo dello scalo. Terzo record consecutivo invece per il comparto delle auto nuove che con una crescita dell' 1,3%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di 666 mila unità, migliorando i risultati storici conseguiti nel 2016 e 2017. Bene anche i container. Il 2018 ha fatto registrare complessivamente una crescita dell' 1,9% rispetto al 2017 con 748 mila Teu movimentati. Al raggiungimento del buon risultato hanno contribuito i container pieni, che sono aumentati del 7,5% sia in import che in export. In decremento, invece, i contenitori vuoti (-2%) e il transhipment (154 mila Teu totali, -9,3%) che oggi costituisce il 20% del traffico dello scalo. E non potevano che essere ottimi i rendimenti del traffico dei prodotti forestali: 1,65 milioni di tonnellate movimentate e +4% sul 2017. Infine il traffico rinfusiero: su un totale di 36,5 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 10,3 milioni di tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 9,5 milioni di liquide (+7,8% rispetto al 2015), e 782 mila solide (+3,3%).(ANSA).



Crociere:porto Livorno +12,5% in 2018 con 786mila passeggeri

In crescita anche il settore dei traghetti

(ANSA) - LIVORNO, 18 FEB - Traffico crociere e **traghetti** in crescita nel porto di Livorno. Secondo i dati diffusi oggi dall' Autorità di sistema del Mar Tirreno Settentrionale sull' andamento dei traffici portuali del 2018 va molto bene il settore delle crociere, che ha registrato dati di consuntivo positivi con un traffico totale di 786 mila passeggeri e un nuovo incremento del 12,5% rispetto al 2017. Dati positivi e in crescita anche sul fronte dei **traghetti** che l' Authority giudica particolarmente buoni: durante il 2018 sono transitati per lo scalo livornese 2,65 milioni di passeggeri, con un aumento del 5,3%. (ANSA).

ANSA
Mare

Crociere:porto Livorno +12,5% in 2018 con 786mila passeggeri
In crescita anche il settore dei traghetti

18 febbraio, 18:57

ANSA - LIVORNO, 18 FEB - Traffico crociere e traghetti in crescita nel porto di Livorno. Secondo i dati diffusi oggi dall'autorità di sistema del Mar Tirreno Settentrionale sull'andamento dei traffici portuali del 2018 va molto bene il settore delle crociere, che ha registrato dati di consuntivo positivi con un traffico totale di 786 mila passeggeri e un nuovo incremento del 12,5% rispetto al 2017. Dati positivi e in crescita anche sul fronte dei traghetti che l'Authority giudica particolarmente buoni: durante il 2018 sono transitati per lo scalo livornese 2,65 milioni di passeggeri, con un aumento del 5,3%.

(ANSA)

REPRODUZIONE AUTORIZZATA di Copyright ANSA

IL POTREBBERO INTERESSARE ANCHE:

- Crociere: via alla costruzione della nave gemella...
- Crociere: parte da Genova il primo giro del...
- Crociere: nel 2019 debuttano 24 navi, e record
- Crociere: Msc, piano industriale al 2027 di 13,6...

LE PIÙ LETTE

- www.ansa.net
- www.casfiarma.it
- www.asegport.it
- www.federpaesca.net
- www.federazioneilmare.it
- www.cina.org
- www.guardiacostiera.it
- www.anslogistica.it
- www.federgrandi.it
- www.academiamarumercantile.it
- www.costacrociere.it
- www.mysailorboom.it
- www.mscrociere.it
- www.federvela.it
- www.fedepedi.it
- www.sally.it
- ASSONAT
- FEDARLINEA

Livorno / Canale di accesso al porto: Nuovo progetto di allargamento e dragaggio

L' Autorità di Sistema presenta nuovo progetto di allargamento e approfondimento del canale di accesso al porto. Per un costo di poche centinaia di

migliaia di euro, sarà finanziato dal Terminal Lorenzini e dal Terminal Darsena Toscana. LIVORNO - Progetto di dragaggio per l' approfondimento dei fondali all' imbocco del canale del porto di Livorno e ulteriore allargamento della strettoia della Torre del Marzocco per migliorare l' accessibilità del porto. Questi sono i nuovi interventi proposti nei giorni scorsi dall' **Autorità di sistema portuale** durante una riunione tecnica con la Capitaneria, i piloti e gli operatori portuali. L' approfondimento dei fondali va ad intervenire in prossimità dei punti più stretti del canale di accesso, quelli in cui passano i tubi dell' Eni, che fino ad oggi hanno rappresentato l' ostacolo all' accesso delle navi con pescaggio superiore ai 10,75 metri (a carico ridotto). L' intervento è previsto che venga finanziato dal Lorenzini Terminal e dal Terminal Darsena Toscana, per un costo, come scrive l' Authority in una nota, di poche centinaia di migliaia di euro. Si tratterebbe di rimuovere complessivamente 20 mila metri cubi di sedime per arrivare a dare al canale una larghezza di 70 metri (dagli attuali 57 metri) e una profondità di 13 metri proprio laddove passano le tubazioni. È una novità che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le simulazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, i nuovi lavori di dragaggio potrebbero consentire di portare in Darsena Toscana navi senza più le limitazioni di carico attuali. Tanto per fare un esempio: oggi le unità navali larghe 42.8 metri entrano a carico ridotto con un pescaggio di 10,75 metri, mentre il target di progetto - se raggiunto - tende a consentire un pescaggio di 12 metri, che significa livelli di carico maggiori.

The screenshot shows a news article on the 'Corriere Marittimo' website. The main headline is 'Livorno / Canale di accesso al porto: Nuovo progetto di allargamento e dragaggio'. Below the headline is a photograph of the port area with a lighthouse. To the right of the article is a sidebar containing contact information for 'Toremart' (Aldo Spadoni) and 'CTN' (Compagnie Toscane di Navigazione). The article text is partially visible, matching the main text on the page.

Livorno nel 2018 si conferma porto di rotabili (+13,2%) e auto nuove (+4%)

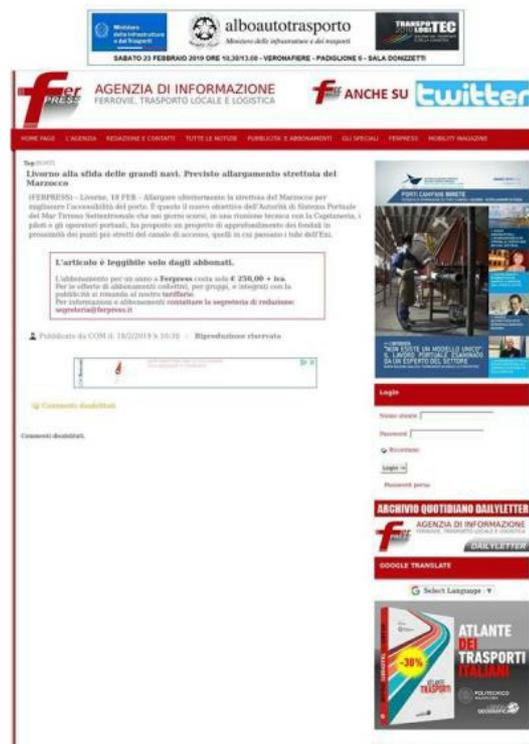
Per il porto di Livorno il 2018 è l'anno migliore di sempre secondo i dati forniti dall'ente portuale. Record assoluto nella movimentazione di merce con

36,5 milioni di tonnellate di merce movimentata +8,5% rispetto al 2017. Oggi il traffico rotabile rappresenta il 44% del traffico complessivo dello scalo. LIVORNO - L' **Autorità di Sistema portuale** toscano ha reso noti i dati statistici relativi ai traffici 2018 del porto di Livorno. In attesa che vengano sviluppati i dati relativi agli altri porti del **sistema** comprensivo di Piombino, Capraia, Portoferraio, Rio Marina e Cavo, le statistiche del solo scalo labronico anticipate mostrano una crescita in molti settori. L' Autorità evidenzia che il 2018 è stato un anno di record assoluto nel tonnellaggio complessivo delle merci, con 36,5 milioni di tonnellate di merce movimentata) dato in crescita dell' 8,5% rispetto al 2017. Ma anche in crescita rispetto ai risultati storici- superando di 2,5 milioni di tonnellate - il record storico del porto nel 2008 (34 milioni di tonnellate). Ottimo l' andamento dei rotabili e delle auto nuove. I Rotabili Il business dei rotabili è risultato essere uno dei più performanti: nel 2018 sono infatti stati movimentati oltre 507 mila guidati e semirimorchi, con un aumento del 13,2% rispetto all' anno passato. Sul fronte dei RO/RO il 2018 è sicuramente l' anno migliore di sempre. Il precedente record raggiunto nel 2017 con oltre 448 mila mezzi è stato nuovamente superato con quasi 60 mila unità commerciali in più. Oggi il traffico rotabile rappresenta il 44% del traffico complessivo dello scalo. Le Auto Nuove Terzo record consecutivo per il comparto delle auto nuove che con una crescita dell' 1,3%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di 666 mila unità, migliorando i risultati storici conseguiti nel 2016 e 2017. Container Bene anche i container. Il 2018 ha fatto registrare complessivamente una crescita dell' 1,9% rispetto al 2017 con 748 mila TEU movimentati. Al raggiungimento del buon risultato hanno contribuito i container pieni, che sono aumentati del 7,5% sia in import che in export. In decremento, invece, i contenitori vuoti (-2%) e il transhipment (154 mila TEU totali, -9,3%) che oggi costituisce il 20% del traffico dello scalo. Prodotti forestali Ottimi i rendimenti del traffico dei prodotti forestali: 1,65 milioni di tonnellate movimentate e +4% sul 2017 Passeggeri e crocieristi Va alla grande anche il traffico delle crociere, che ha registrato dati di consuntivo positivi con un traffico totale di 786 mila passeggeri e un nuovo incremento del 12,5% rispetto al 2017. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: durante il 2018 sono transitati per lo scalo 2,65 milioni di passeggeri, con un aumento del 5,3%. Il traffico rinfusiero Su un totale di 36,5 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 10,3 milioni di tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 9,5 milioni di liquide (+7,8% rispetto al 2015), e 782 mila solide (+3,3%).



Livorno alla sfida delle grandi navi. Previsto allargamento strettoia del Marzocco

(FERPRESS) - Livorno, 18 FEB - Allargare ulteriormente la strettoia del Marzocco per migliorare l'accessibilità del **porto**. È questo il nuovo obiettivo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che nei giorni scorsi, in una riunione tecnica con la Capitaneria, i piloti e gli operatori portuali, ha proposto un progetto di approfondimento dei fondali in prossimità dei punti più stretti del canale di accesso, quelli in cui passano i tubi dell'Eni. L'intervento ha un costo di poche centinaia di migliaia di euro. Si tratterebbe di rimuovere complessivamente 20 mila metri cubi di sedime per arrivare a dare al canale una larghezza di 70 metri (dagli attuali 57 metri) e una profondità di 13 metri proprio laddove passano le tubazioni. È una novità che potrebbe tradursi in nuovi importanti benefici per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le simulazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, i nuovi lavori di dragaggio potrebbero consentire di portare in Darsena Toscana le navi di ultima generazione senza più le limitazioni di carico attuali. Tanto per fare un esempio: oggi le unità navali larghe 42.8 metri entrano a carico ridotto con un pescaggio di 10,75 metri, mentre il target di progetto - se raggiunto - tende a consentire un pescaggio di 12 metri, che significa livelli di carico maggiori. Dopo i primi lavori di allargamento e quelli di realizzazione di illuminazione notturna del canale di accesso, la nuova opera rappresenta un ulteriore passo in avanti per dare al **porto** la massima operatività.



Il Tirreno

Livorno

le statistiche dell' authority

Porto, record di tonnellate Mai così tanti semirimorchi

In crescita anche i container e i traffici di auto nuove (ma in entrambi i casi con un aumento sotto i due punti percentuali)

LIVORNO. Mai così tanta merce movimentata, mai così tanti camion sulle "autostrade del mare", mai così tante auto nuove: per il porto di Livorno è stato l' anno in cui sono stati ritoccati numerosi primati. A cominciare da quello relativo al totale complessivo delle tonnellate transitate sulle banchine labroniche: con 36,5 milioni di tonnellate di merce si è andati per la prima volta al di sopra del dato fatto segnare appena prima dell' inizio della crisi decennale: due milioni e mezzo in più rispetto al 2008 ma anche un balzo dell' 8,5% a confronto con lo scorso anno.

A trainare i dati resi noti dall' Authority - in attesa di sviluppare l' intero dossier statistico comprendente ovviamente anche le cifre relative al porto di Piombino (e a quelli elbani e capraiese) - è stato in primo luogo l' andamento delle "autostrade del mare". È la tipologia in cui Livorno è numero uno in Italia e la principale all' interno del porto labronico, rappresenta il 44% del volume complessivo delle movimentazioni.

Nei dodici mesi del 2018 si sono contati oltre 507mila camion, con una impennata del 13,2% a paragone dello scorso anno (e con 60mila unità in più sul record del 2017).

Sul fronte delle auto nuove abbiamo il record numero tre di quest' infornata di statistiche e il terzo anno consecutivo in cui viene superato il primato precedente: più 1,3% movimentando 666mila veicoli.

Niente record invece per i container. Si resta al di sotto della quota 800mila raggiunta nel 2016 ma con 748mila teu lo scorso anno si è riusciti a rimanere con saldo positivo seppur limitato (più 1,9%). Soprattutto container pieni (più 7,5%) perché quelli vuoti sono calati di due punti e giù del 9,3% i trasbordi da nave a nave, oggi rappresentano quasi un quinto dei traffici.

Capitolo love boat, i croceristi sono arrivati a 786mila turisti (più 12,5%), mentre i traghetti hanno raggiunto 2,65 milioni di passeggeri (con un aumento del 5,3%).



Il Tirreno

Livorno

Ieri una seduta presieduta dalla consigliera civica Pamela Tovani Assente il sindaco, deciso di approfondire il tema in un nuovo incontro

Porto e assetti della Peverell Ci sarà un' apposita commissione

Vicenda **porto**. In commissione, ieri, si apre un mezzo dibattito. Con la certezza, invece, che sul futuro dell' opera si discuterà in una specifica commissione.

L' impegno assunto dai consiglieri, infatti, è quello di fissare una nuova seduta dove all' ordine del giorno ci sarà un unico punto da trattare.

Quello del **porto**, appunto, all' indomani dal via libera dell' assemblea dei soci alla vendita delle opere marittime e della gestione alla società Acefold che - secondo quanto riferito in sede assembleare - farebbe capo alla famiglia di imprenditori alberghieri svizzeri Manz (un videomessaggio di uno dei figli, Michael, è stato inviato ai soci).

Ad introdurre il tema è stata la stessa Pamela Tovani, ieri presidente della commissione per l' assenza di Battini. Tovani ha chiesto alla dirigente comunale, la dottoressa Alessandra Cheli, se avesse notizie in merito alla composizione e titolarità della cipriota Peverell Holdings Limited, la società che ha in mano la partita immobiliare del costruendo **porto** di Cecina. In particolare Tovani ha chiesto se l' amministrazione è a conoscenza che il socio unico della Peverell sarebbe una società con sede alle Virgin Island.

Ricevendo però una risposta negativa, che l' amministrazione comunale non è in possesso di specifica documentazione.

Vista l' assenza del sindaco e dopo l' intervento di Stefaninini (piuttosto perplesso sull' evolversi della vicenda), è stato deciso di convocare una specifica commissione in grado di trattare l' argomento in tutte le sue sfaccettature. La proposta è passata a maggioranza con l' astensione del consigliere Mauro Niccolini.

La seconda commissione consiliare convocata per ieri in biblioteca aveva all' ordine del giorno altri temi (per la verità il **porto** era il punto 5).

Si è discusso di aree e fabbricati da destinarsi a residenza ed attività produttive e terziarie, ma anche di una variante semplificata al regolamento urbanistico e di una varinata riduttiva al piano di lottizzazione (trasformazione urbanistica dell' area della Ginchia a Cecina Sud).

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il porto di Livorno ha archiviato il 2018 con un traffico record di 36,5 milioni di tonnellate di merci (+8,5%)

Nel 2018 il porto di Livorno ha movimentato un traffico annuale di merci record pari a 36,5 milioni di tonnellate di carichi, con una progressione del +8,5% sul 2017 quanto era stato stabilito il precedente picco storico con 33,7 milioni di tonnellate. Il nuovo record è stato conseguito grazie ad un volume di traffico delle merci varie mai raggiunto in precedenza che è risultato pari a 26,3 milioni di tonnellate (+17,0%). Nel solo segmento dei container, grazie ad una crescita del +9,6% nella seconda metà dell'anno che ha più che compensato il calo del -5,2% registrato nel primo semestre del 2018, lo scorso anno il traffico è stato pari complessivamente a 748mila teu (+1,9%), con un aumento del +7,5% dei container pieni sia in import che in export, una diminuzione del -2% dei contenitori vuoti e una flessione del -9,3% dei container in trasbordo che sono stati pari a 154mila teu. Nel settore dei rotabili è stato segnato un nuovo record storico con oltre 507mila mezzi movimentati (+13,2%). Nuovo picco annuale massimo anche per le auto nuove con un traffico che è cresciuto del +1,3% a 666mila veicoli. In rialzo pure il traffico dei prodotti forestali che è ammontato a 1,65 milioni di tonnellate (+4%). Lo scorso anno il traffico di rinfuse ha totalizzato 10,3 milioni di tonnellate (+7,5%), di cui 9,5 milioni di carichi liquidi (+7,8%) e 782mila di carichi solidi (+3,3%). In aumento, inoltre, il traffico dei passeggeri con 786mila unità nel comparto delle crociere (+12,5%) e 2,65 milioni in quello dei traghetti (+5,3%). Nel solo secondo semestre del 2018 il porto labronico ha movimentato un totale di 18,4 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del +10,0% sulla prima metà dell'anno precedente, di cui 14,1 milioni di tonnellate di merci varie (+33,4%) e 5,3 milioni di tonnellate di rinfuse (+16,4%). Nel periodo i crocieristi sono stati 483mila (+6,0%) e i passeggeri dei traghetti 1,8 milioni (+1,6%).

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

18 febbraio 2019

Il porto di Livorno ha archiviato il 2018 con un traffico record di 36,5 milioni di tonnellate di merci (+8,5%)

Nuovi picchi storici dei rotabili e delle auto nuove

Nel 2018 il porto di Livorno ha movimentato un traffico annuale di merci record pari a 36,5 milioni di tonnellate di carichi, con una progressione del +8,5% sul 2017 quanto era stato stabilito il precedente picco storico con 33,7 milioni di tonnellate.

Il nuovo record è stato conseguito grazie ad un volume di traffico delle merci varie mai raggiunto in precedenza che è risultato pari a 26,3 milioni di tonnellate (+17,0%). Nel solo segmento dei container, grazie ad una crescita del +9,6% nella seconda metà dell'anno che ha più che compensato il calo del -5,2% registrato nel primo semestre del 2018, lo scorso anno il traffico è stato pari complessivamente a 748mila teu (+1,9%), con un aumento del +7,5% dei container pieni sia in import che in export, una diminuzione del -2% dei contenitori vuoti e una flessione del -9,3% dei container in trasbordo che sono stati pari a 154mila teu. Nel settore dei rotabili è stato segnato un nuovo record storico con oltre 507mila mezzi movimentati (+13,2%). Nuovo picco annuale massimo anche per le auto nuove con un traffico che è cresciuto del +1,3% a 666mila veicoli. In rialzo pure il traffico dei prodotti forestali che è ammontato a 1,65 milioni di tonnellate (+4%).

Lo scorso anno il traffico di rinfuse ha totalizzato 10,3 milioni di tonnellate (+7,5%), di cui 9,5 milioni di carichi liquidi (+7,8%) e 782mila di carichi solidi (+3,3%).

In aumento, inoltre, il traffico dei passeggeri con 786mila unità nel comparto delle crociere (+12,5%) e 2,65 milioni in quello dei traghetti (+5,3%).

Nel solo secondo semestre del 2018 il porto labronico ha movimentato un totale di 18,4 milioni di tonnellate di merci, con una crescita del +10,0% sulla prima metà dell'anno precedente, di cui 14,1 milioni di tonnellate di merci varie (+33,4%) e 5,3 milioni di tonnellate di rinfuse (+16,4%). Nel periodo i crocieristi sono stati 483mila (+6,0%) e i passeggeri dei traghetti 1,8 milioni (+1,6%).

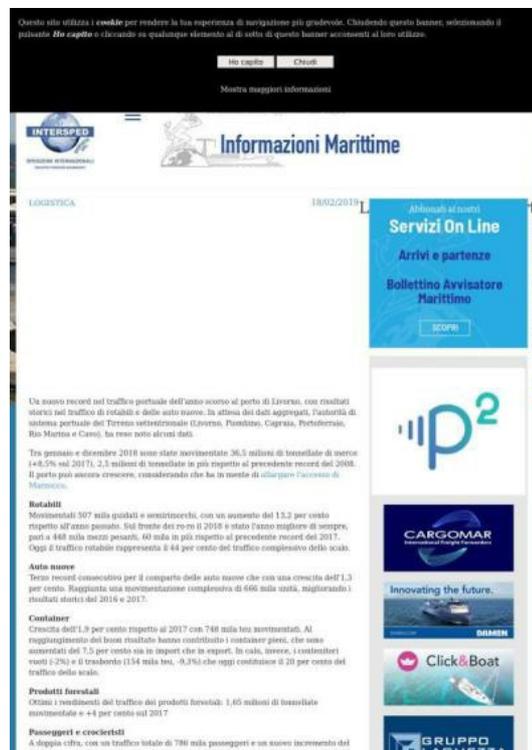
ABB

Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, nel 2018 porto a gonfie vele

Un nuovo record nel traffico portuale dell'anno scorso al porto di Livorno, con risultati storici nel traffico di rotabili e delle auto nuove. In attesa dei dati aggregati, l'autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale (Livorno, Piombino, Capraia, Portoferraio, Rio Marina e Cavo), ha reso noto alcuni dati. Tra gennaio e dicembre 2018 sono state movimentate 36,5 milioni di tonnellate di merce (+8,5% sul 2017), 2,5 milioni di tonnellate in più rispetto al precedente record del 2008. Il porto può ancora crescere, considerando che ha in mente di allargare l'accesso di Marzocco. Rotabili Movimentati 507 mila guidati e semirimorchi, con un aumento del 13,2 per cento rispetto all'anno passato. Sul fronte dei ro-ro il 2018 è stato l'anno migliore di sempre, pari a 448 mila mezzi pesanti, 60 mila in più rispetto al precedente record del 2017. Oggi il traffico rotabile rappresenta il 44 per cento del traffico complessivo dello scalo. Auto nuove Terzo record consecutivo per il comparto delle auto nuove che con una crescita dell'1,3 per cento. Raggiunta una movimentazione complessiva di 666 mila unità, migliorando i risultati storici del 2016 e 2017. Container Crescita dell'1,9 per cento rispetto al 2017 con 748 mila teu movimentati. Al raggiungimento del buon risultato hanno contribuito i container pieni, che sono aumentati del 7,5 per cento sia in import che in export. In calo, invece, i contenitori vuoti (-2%) e il trasbordo (154 mila teu, -9,3%) che oggi costituisce il 20 per cento del traffico dello scalo. Prodotti forestali Ottimi i rendimenti del traffico dei prodotti forestali: 1,65 milioni di tonnellate movimentate e +4 per cento sul 2017 Passeggeri e crocieristi A doppia cifra, con un traffico totale di 786 mila passeggeri e un nuovo incremento del 12,5 per cento. Bene anche i traghetti: durante il 2018 sono transitati per lo scalo 2,65 milioni di passeggeri, con un aumento del 5,3 per cento. Rinfuse Su un totale di 36,5 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 10,3 milioni di tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 9,5 milioni di liquide (+7,8% rispetto al 2015) e 782 mila solide (+3,3%).



Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, l'authority vuole allargare l'imboccatura di Marzocco

L'autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale (Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo) vuole allargare la bocca di accesso del porto di Livorno, nella strettoia del Marzocco. Il progetto è stato presentato nei giorni scorsi in una riunione con la Capitaneria, i piloti e gli operatori portuali e prevede l'approfondimento dei fondali nei punti più stretti del canale di accesso, quelli in cui passano i tubi dell'Eni. Si tratterebbe di rimuovere complessivamente 20 mila metri cubi di sedime per passare la larghezza del canale da 57 a 70 metri, con una profondità di 13. Costo calcolato, poche centinaia di migliaia di euro, finanziati dal Lorenzini Terminal e dal Terminal Darsena Toscana. «È una novità che potrebbe tradursi in nuovi importanti benefici per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie», precisa l'authority di Livorno. Se infatti le simulazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, i nuovi lavori di dragaggio potrebbero consentire di portare in darsena Toscana le navi di ultima generazione senza più le limitazioni di carico attuali. Oggi, infatti, le unità navali larghe più di 42,8 metri entrano a carico ridotto con un pescaggio di 10,75 metri. «Dopo i primi lavori di allargamento e quelli di realizzazione di illuminazione notturna del canale di accesso, la nuova opera rappresenta un ulteriore passo in avanti per dare al porto la massima operatività possibile», conclude l'authority di sistema livornese.



CABINA DI REGIA IN BALLO C' E' LO SVILUPPO DEL PORTO DI LIVORNO

Acceleratore su Darsena Europa «No alla revisione dei progetti»

LIVORNO DOPO UN 2018 «da incorniciare», il futuro del porto di Livorno nasconde qualche incognita, almeno riguardo al progetto più ambizioso: la Darsena Europa (una nuova diga foranea e un moderno terminal container). Da un po' circolano voci di un possibile disimpegno e ieri una conferma 'trasversale' è arrivata dal presidente della Regione, Enrico Rossi; il quale proprio sulla infrastruttura livornese ha tenuto una 'cabina di regia' in Regione.

AL TERMINE dell' incontro ha detto: «Lavoriamo per accorciare i tempi di procedure che purtroppo vanno avanti con lentezza, non consentiremo che siano rimessi in discussione progetti di cui è già stata fatta una project review, perché ulteriori revisioni porterebbero con sé il pericolo di cassare per sempre la realizzazione della Darsena Europa. Ritardare lo sviluppo del porto è un enorme danno, per i lavoratori, per il territorio di Livorno e per tutta la Toscana».

Parole che pesano come macigni e che confermano i sentori tutt' altro che positivi e che da un po' circolano fra le banchine livornesi. Dove l' idea di perdere la Darsena Toscana, però, viene vista come molto più di un danno. A maggior ragione dopo che l' **Autorità portuale**, ieri, ha diramato i dati relativi al 2018 e che, appunto, fotografano una situazione per lo scalo livornese «da record».

LE STATISTICHE mostrano una forte crescita in tutti i settori per un porto in ottima salute che nel corso del 2018 ha movimentato 36,5 milioni di tonnellate di merce (+8,5% sul 2017), 2,5 milioni di tonnellate in più rispetto alle 34 milioni di tonnellate totalizzate nel 2008, quando era stato segnato il precedente record. Bene tutti i settori, in modo particolare il business dei rotabili risultò essere uno dei più performanti del 2018: infatti, sono stati movimentati oltre 507mila guidati e semirimorchi, con un aumento del 13,2% rispetto all' anno passato. Va alla grande anche il traffico delle crociere, che ha registrato dati di consuntivo positivi con un traffico totale di 786mila passeggeri e un nuovo incremento del 12,5% rispetto al 2017. Sul fronte-traghetti i dati sono molto buoni: nel 2018 sono transitati per lo scalo 2,65 milioni di passeggeri, con un aumento del 5,3%. Insomma, un porto che cresce nei numeri e che perciò avrebbe bisogno dei nuovi spazi garantiti dalla Darsena Europa.

Ragion per cui Rossi, ieri, concludendo l' incontro ha tagliato corto: «Non abbassiamo la guardia e portiamo avanti un attento monitoraggio di quanto sta avvenendo, perché abbiamo investito molto sul porto e le sue prospettive di sviluppo, e anche perché i lavoratori guardano alla Regione Toscana per la tutela del loro futuro. È una questione che non ha colore politico - aggiunge il governatore - Durante un mio recente incontro, ho invitato il ministro Toninelli a visitare Livorno e la costa Toscana e a stanziare le risorse che servono per il rilancio infrastrutturale».

I TIMORI maggiori arrivano dallo stallo in cui versa il project financing per la realizzazione del nuovo terminal container. Una adesione è sì pervenuta all' **Autorità portuale** a novembre, ma ancora oggi non è stata pubblicata. Indiscrezioni puntano a un gruppo di fondi internazionali già presenti nello scalo livornese, ma si tratta solo di voci. Perché, come spiegato dall' **Autorità portuale**, la manifestazione di interesse ha bisogno di alcune importanti integrazioni per essere ritenuta ammissibile.

Rossi ha raccomandato di fare in fretta - un mese - e nel frattempo ha sollecitato anche la parte pubblica dei lavori (e che riguarda la costruzione della diga foranea) ad andare avanti.



Porto, il 2018 è stato un anno 'boom'

Ecco i dati dell' Adsp: nuovo record nel tonnellaggio, rotabili e auto nuove

I TRAFFICI portuali del 2018 si sono chiusi, sulla base dei conteggi fatti dall' Autorità di sistema, con un nuovo record nel tonnellaggio complessivo e risultati storici nel traffico di rotabili e delle auto nuove. In attesa che vengano sviluppati i dati aggregati relativi alle prestazioni annuali di tutti i porti dell' Autorità di Sistema (che comprende anche Piombino, Capraia, Portoferraio, Rio Marina e Cavo), le statistiche del solo scalo labronico confermano i dati che già pubblicammo dalla fonte Avvisatore del porto, la torre azzurra dei Moniga, con una crescita in tutti i settori.

L' **ADSP** scrive di un porto in ottima salute che tra gennaio e dicembre ha movimentato 36,5 milioni di tonnellate di merce (+8,5% sul 2017), 2,5 milioni di tonnellate in più rispetto alle 34 milioni di tonnellate totalizzate nel 2008, quando era stato segnato il precedente record.

Il business dei rotabili si conferma determinante: nel 2018 sono infatti stati movimentati oltre 507 mila guidati e semirimorchi, con un aumento del 13,2%.

Sul fronte dei ro/ro il 2018 è stato l' anno migliore di sempre. Il precedente record raggiunto nel 2017 con oltre 448 mila mezzi è stato superato con quasi 60 mila unità commerciali in più. Oggi il traffico rotabile rappresenta il 44% del traffico complessivo dello scalo.

Anche se il mercato del settore è in brusco calo, siamo al terzo record consecutivo per il comparto delle auto nuove (+1,3) con 666 mila unità.

I container vanno più piano: solo l' 1,9% rispetto al 2017 con 748 mila Teu. I pieni sono aumentati del 7,5% sia in import che in export.

In decremento, invece, i contenitori vuoti (-2%) e il transhipment (154 mila Teu totali, -9,3%), in ripresa però il mese scorso. Ottimi i rendimenti del traffico dei prodotti forestali: 1,65 milioni di tonnellate movimentate e +4% sul 2017.

Le crociere registrano un traffico totale di 786 mila passeggeri con un nuovo incremento del 12,5% .

Molto bene i traghetti pax: durante il 2018 sono transitati per lo scalo 2,65 milioni di passeggeri, con un aumento del 5,3%.

Sulle rinfuse infine, si registra un totale di 36,5 milioni di tonnellate, di cui 9,5 milioni di liquide (+7,8% rispetto al 2015), e 782 mila solide (+3,3%).

Antonio Fulvi.



Annunciata la riduzione della strettoia del Marzocco

Una buona notizia per il porto di Livorno grazie a finanziamenti privati

Renato Roffi

LIVORNO E' di questi giorni la buona notizia che, finalmente, l'AdSp di Livorno si appresterebbe a dar corpo, con finanziamenti privati, a quanto da noi anticipato nel testo di un'intervista rilasciataci dall'ingegner Mignogna, direttore generale del terminal darsena Toscana (Tdt), pubblicata alla fine dello scorso anno. Si tratta dell'ampliamento da cinquantasette fino a settanta metri di larghezza del canale del Marzocco nel suo punto più critico e i benefici per gli operatori portuali, che il comunicato dell'Authority presenta come probabili, sarebbero, in realtà, pressoché certi a patto che, naturalmente, l'operazione venga condotta in tempi accettabili e senza incontrare i soliti. scandali, sempre nel senso etimologico di ostacoli. L'intervento, che nelle previsioni costerà relativamente poco e darà moltissimo, è stato concepito come anticipatorio di un'opera più completa in ballo da diversi anni senza che, fino ad oggi, si sia riusciti a cavare un ragno dal buco, ma, al momento, ben venga anche una buona pezza. Andrà benissimo et portus nuntio gaudet. Insomma, incrementare la ricettività dello scalo labronico consentendo l'ingresso in ragionevole sicurezza a navi con pescaggio anche di dodici metri è senz'altro motivo di festa, non solo per Livorno e la sua comunità portuale, ma per l'intero comprensorio, purché come si dice fra il dire e il fare non si ponga in mezzo il proverbiale mare, ossia quella sorta di melma vischiosa e maleodorante di burocrazia e di inefficienza con cui l'esperienza ci ha insegnato a fare i conti e che da noi finisce molto spesso per guastare le feste più belle.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with categories like 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOPORTUFO'. The main headline reads 'Annunciata la riduzione della strettoia del Marzocco' with a sub-headline 'Una buona notizia per il porto di Livorno grazie a finanziamenti privati'. The article is attributed to Renato Roffi and dated 18 February 2019. A large image shows a wide view of the port of Livorno. To the right of the article, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the sign-up form, there are sections for 'ULTIME POPOLARI VIDEO' and 'ARGOMENTI CORRELATI: CANALE DEL MARZOCCO - INFESTUDES'.

Livorno: record storico nel tonnelloaggio complessivo

36,5 milioni di tonnellate di merce, +8,5% sul 2017

Giulia Sarti

LIVORNO È record per il porto di Livorno. L'anno 2018 è definito dall'AdSp come un anno da incorniciare: i dati parlano infatti di numeri mai raggiunti nel tonnelloaggio complessivo e risultati storici nel traffico di rotabili e delle auto nuove. Le statistiche dello scalo labronico, in attesa che vengano sviluppati i dati aggregati relativi alle prestazioni annuali di tutti i porti dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale (che comprende anche Piombino, Capraia, Portoferraio, Rio Marina e Cavo), mostrano una crescita in tutti i settori. Un porto in ottima salute che tra Gennaio e Dicembre dello scorso anno ha movimentato 36,5 milioni di tonnellate di merce (+8,5% sul 2017), 2,5 milioni di tonnellate in più rispetto alle 34 milioni di tonnellate totalizzate nel 2008, quando era stato segnato il precedente record. Il business dei rotabili è risultato essere uno dei più performanti: nel 2018 sono infatti stati movimentati oltre 507 mila guidati e semirimorchi, con un aumento del 13,2% rispetto all'anno passato. Sul fronte dei ro-ro il 2018 è sicuramente l'anno migliore di sempre. Il precedente record raggiunto nel 2017 con oltre 448 mila mezzi è stato nuovamente superato con quasi 60 mila unità commerciali in più. Oggi il traffico rotabile rappresenta il 44% del traffico complessivo dello scalo. Terzo record consecutivo per il comparto delle auto nuove che con una crescita dell'1,3%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di 666 mila unità, migliorando i risultati storici conseguiti nel 2016 e 2017. Bene anche i container. Il 2018 ha fatto registrare complessivamente una crescita dell'1,9% rispetto al 2017 con 748 mila teu movimentati. Al raggiungimento del buon risultato hanno contribuito i container pieni, che sono aumentati del 7,5% sia in import che in export. In decremento, invece, i contenitori vuoti (-2%) e il transhipment (154 mila teu totali, -9,3%) che oggi costituisce il 20% del traffico dello scalo. Buoni anche i rendimenti del traffico dei prodotti forestali: 1,65 milioni di tonnellate movimentate e +4% sul 2017, mentre se si va a guardare il traffico delle crociere, si può vedere un totale di 786 mila passeggeri e un nuovo incremento del 12,5% rispetto al 2017. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: durante il 2018 sono transitati per lo scalo 2,65 milioni di passeggeri, con un aumento del 5,3%. Infine, su un totale di 36,5 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 10,3 milioni di tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 9,5 milioni di liquide (+7,8% rispetto al 2015), e 782 mila solide (+3,3%).



Grandi navi per il porto Livornese: Riunione tecnica per un progetto per allargare il canale di accesso

Livorno 18 febbraio 2018 Allargare ulteriormente la strettoia del Marzocco per migliorare l'accessibilità del porto. È questo il nuovo obiettivo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che nei giorni scorsi, in una riunione tecnica con la Capitaneria, i piloti e gli operatori portuali, ha proposto un progetto di approfondimento dei fondali in prossimità dei punti più stretti del canale di accesso, quelli in cui passano i tubi dell'Eni. L'intervento ha un costo di poche centinaia di migliaia di euro. Si tratterebbe di rimuovere complessivamente 20 mila metri cubi di sedime per arrivare a dare al canale una larghezza di 70 metri (dagli attuali 57 metri) e una profondità di 13 metri proprio laddove passano le tubazioni. È una novità che potrebbe tradursi in nuovi importanti benefici per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le simulazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, i nuovi lavori di dragaggio potrebbero consentire di portare in Darsena Toscana le navi di ultima generazione senza più le limitazioni di carico attuali. Tanto per fare un esempio: oggi le unità navali larghe 42.8 metri entrano a carico ridotto con un pescaggio di 10,75 metri, mentre il target di progetto se raggiunto tende a consentire un pescaggio di 12 metri, che significa livelli di carico maggiori. Dopo i primi lavori di allargamento e quelli di realizzazione di illuminazione notturna del canale di accesso, la nuova opera rappresenta un ulteriore passo in avanti per dare al porto la massima operatività.

The screenshot shows the Seareporter.it website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like 'Home', 'Notizie', 'Industria', 'Tecnologia', 'Shipping', 'Unione Europea', 'Ambiente', 'News', 'Argomenti', 'Città', 'Foto & Video', and a search bar. The main headline reads 'Grandi navi per il porto Livornese: Riunione tecnica per un progetto per allargare il canale di accesso'. Below the headline is a sub-headline 'Grandi navi per il porto Livornese: Riunione tecnica per un progetto per allargare il canale di accesso'. There's a date '18 febbraio 2018' and a time '14:16'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side, there's a calendar for February 2019, a 'Seareporter su Facebook' button, and a 'MI piace questa Pagina' button. The footer includes 'Seareporter.it' and 'Torna all'inizio della pagina'.

Livorno, Rossi: «Darsena Toscana, procedure avanti con lentezza»

GIORGIO CAROZZI

Genova - «Lavoriamo per accorciare i tempi di procedure che purtroppo vanno avanti con lentezza, non consentiremo che siano rimessi in discussione progetti di cui è già stata fatta una project review, perché ulteriori revisioni porterebbero con sé il pericolo di cassare per sempre la realizzazione della Darsena Europa. Ritardare lo sviluppo del porto è un enorme danno, per i lavoratori, per il territorio di Livorno e per tutta la Toscana». Lo ha detto il presidente della Toscana Enrico Rossi concludendo la riunione della cabina di regia per la Darsena Europa, convocata oggi nella sede della Regione a Firenze. «Non abbassiamo la guardia - ha aggiunto Rossi - e portiamo avanti un attento monitoraggio di quanto sta avvenendo, perché abbiamo investito molto sul porto e le sue prospettive di sviluppo, e anche perché i lavoratori guardano alla Regione Toscana per la tutela del loro futuro». Per il governatore, spiega una nota, «è una questione che non ha colore politico. Durante un mio recente incontro, ho invitato il ministro Toninelli a visitare Livorno e la costa Toscana e a stanziare le risorse che servono per il rilancio infrastrutturale». Nel corso dell' incontro è stato fatto il punto sulle principali problematiche che riguardano lo sviluppo del porto e la realizzazione della Darsena Europa per la quale Rossi ha sottolineato la necessità di fare chiarezza, soprattutto alla luce di una proposta di adesione al project financing per la realizzazione del nuovo terminal container pervenuta all' **Autorità portuale** a novembre ma ancora oggi non pubblicata. L' **Autorità portuale** ha spiegato che la manifestazione di interesse, per quanto molto dettagliata dal punto di vista tecnico, ha bisogno di alcune importanti integrazioni per essere ritenuta ammissibile e si è impegnata a richiedere all' impresa la documentazione integrativa.

IL TRAFFICO: RECORD NEL 2018 Un nuovo record nel tonnellaggio complessivo e risultati storici nel traffico di rotabili e delle auto nuove. In attesa che vengano sviluppati i dati aggregati relativi alle prestazioni annuali di tutti i porti dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale (che comprende anche Piombino, Capraia, Portoferraio, Rio Marina e Cavo), le statistiche del solo scalo mostrano una crescita in tutti i settori. «Il porto gode di ottima salute» spiega l' Authority in una nota e tra gennaio e dicembre ha movimentato 36,5 milioni di tonnellate di merce (+8,5% sul 2017), 2,5 milioni di tonnellate in più rispetto alle 34 milioni di tonnellate totalizzate nel 2008, quando era stato segnato il precedente record. I Rotabili Il business dei rotabili è risultato essere uno dei più performanti: nel 2018 sono infatti stati movimentati oltre 507 mila guidati e semirimorchi, con un aumento del 13,2% rispetto all' anno passato. Sul fronte dei Ro/Ro il 2018 è sicuramente l' anno migliore di sempre. Il precedente record raggiunto nel 2017 con oltre 448 mila mezzi è stato nuovamente superato con quasi 60 mila unità commerciali in più. Oggi il traffico rotabile rappresenta il 44% del traffico complessivo dello scalo. Le Auto Nuove Terzo record consecutivo per il comparto delle auto nuove che con una crescita dell' 1,3%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di 666 mila unità, migliorando i risultati storici conseguiti nel 2016 e 2017. Container Il 2018 ha fatto registrare complessivamente una crescita dell' 1,9% rispetto al 2017 con 748 mila teu movimentati. Al raggiungimento del risultato hanno contribuito i container pieni, che sono aumentati del 7,5% sia in import che in export. In decremento, invece, i contenitori vuoti (-2%) e il transhipment (154 mila teu totali, -9,3%) che oggi costituisce il 20% del traffico dello scalo. Prodotti forestali «Ottimi» vengono invece definiti i rendimenti del traffico dei prodotti forestali: 1,65 milioni di tonnellate movimentate e +4% sul 2017. Passeggeri e crocieristi Anche il traffico delle crociere è in crescita e ha registrato dati di consuntivo positivi con un totale di 786 mila passeggeri e un nuovo incremento del 12,5% rispetto al 2017. Sul fronte dei traghetti i dati sono buoni: durante il 2018 sono transitati per lo scalo 2,65 milioni di passeggeri, con un aumento del 5,3%. Il traffico rinfusiero Su un totale di 36,5 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 10,3 milioni di tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 9,5 milioni di liquide (+7,8% rispetto al 2015), e 782 mila solide (+3,3%).



Agroalimentare: siglata a Roma alleanza tra Car e Mercabarna di Barcellona

Agroalimentare: siglata a Roma alleanza tra Car e Mercabarna di Barcellona ROMA - È stato siglato questa mattina, presso la Camera di Commercio di Roma in piazza de Burro' 147, un memorandum d' intesa tra il Centro Agroalimentare di Roma (Car) e il Centro Agroalimentare di Barcellona (Mercabarna). A riportarlo l' agenzia di stampa Nova. Mercabarna e il Car, i principali mercati agroalimentari dei rispettivi Paesi, collaborano da anni condividendo obiettivi, sfide ed impegni. Attraverso un' intesa che si e' andata corroborando nel corso del tempo, i due Mercati hanno identificato opportunita' comuni per facilitare le operazioni commerciali tra i loro operatori e l' utilizzo degli stessi mezzi logistici, sia terrestri che marittimi, in particolare questi ultimi grazie alle linee marittime che operano tra le due citta'. In tale contesto, molto importante sul nostro territorio sara' la collaborazione anche con l' Autorita' Portuale di Civitavecchia. I due Mercati hanno quindi maturato la decisione di istituire un Protocollo per facilitare l' importazione e l' esportazione dei prodotti, specie quelli agricoli, la cooperazione e l' assistenza reciproca alla scoperta di tecnologie all' avanguardia utili agli scambi commerciali, cosi' da generare opportunita' per gli operatori all' ingrosso nei rispettivi mercati, generare opportunita' di business e dotarle delle migliori condizioni per promuovere la loro competitivita'. Car e Mercabarna intendono inoltre sviluppare la propria cooperazione anche per quanto riguarda l' impegno sociale, dedicandosi a svolgere le proprie attivita' nel rispetto dell' ambiente, a ridurre gli sprechi alimentari, a fare attenzione ai gruppi svantaggiati e a generare canali di distribuzione per produttori e organizzazioni di produttori locali. Ciascuna parte, inoltre, si impegnera' a promuovere missioni commerciali che coinvolgeranno i propri grossisti e anche a condividere dati e informazioni sugli operatori che operano in entrambi i Mercati, cosi' da migliorare gli scambi tra le due realta' e ridurre i rischi commerciali. Erano presenti il direttore Generale del Car Fabio Massimo Pallottini, il presidente del Car Valter Giammaria, il direttore generale di Mercabarna Josep Tejado Ferna' ndez, l' assessore allo Sviluppo economico, Turismo e Lavoro di Roma Capitale Carlo Cafarotti, il Segretario Generale della Camera di Commercio di Roma Pietro Abate ed il Presidente dell' Autorita' Portuale di Civitavecchia Francesco Maria di Majo. "Il Protocollo firmato questa mattina dai due maggiori mercati agroalimentari italiano e spagnolo - dichiara il presidente dell' AdSP Francesco Maria di Majo - rafforzerà ulteriormente il corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e il porto spagnolo. L' accordo di oggi va nella direzione già tracciata con la firma del Protocollo d' Intesa tra il CAR e l' AdSP dei Porti di Roma e del Lazio dello scorso maggio -continua di Majo - volta ad attribuire al porto di Civitavecchia il ruolo di sbocco naturale delle merci che via mare, in ingresso e in uscita, transitano per il CAR. Come AdSP continueremo sulla strada intrapresa qualche anno fa e, in tale ottica, auspicio di poter sottoscrivere, in occasione della mia prossima visita a Barcellona prevista in aprile, un accordo di collaborazione tra l' Autorità portuale di Civitavecchia e quella di Barcellona insieme alla quale, circa un anno fa, abbiamo ottenuto un finanziamento dalla Commissione europea per integrare le catene logistiche dei due scali nell' ambito delle Autostrade del Mare. Proprio in virtù di tale progetto, le due Autorità Portuali saranno, a breve, ulteriormente ravvicinate dalla realizzazione del pontile II della nuova darsena traghetti", spiega il numero uno di Molo Vespucci. "E', infatti, in corso di aggiudicazione il relativo bando di gara della predetta importante opera infrastrutturale (di quasi 8 milioni di euro), finanziata dalla BEI e dal contributo a fondo perduto della Commissione Europea". "Auspicio, quindi, - conclude di Majo - che i contenuti del Protocollo sottoscritto questa mattina dai due centri agroalimentari, italiano e spagnolo, possano essere recepiti in un imminente Protocollo d' Intesa tra l' Autorità portuale di Civitavecchia e quella di Barcellona". (18 Feb 2019 - Ore 16:51)



Il porto volano dell' accordo sul traffico agroalimentare

SVILUPPO L' alleanza, strategica, è tra i due Centri agroalimentari.

Lo strumento per farla funzionare è principalmente il porto di Civitavecchia. Un accordo che promette importanti... frutti, quello tra il Car di Roma e il Mercabarna di Barcellona, i due centri agroalimentari per l' appunto, siglato ieri presso la Camera di commercio della Capitale.

Non a caso presente alla firma del protocollo c' era anche il presidente dell' **Autorità portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo (nella foto), che ha espresso tutta la propria soddisfazione per il coinvolgimento dello scalo in questo importante scambio.

«Il protocollo siglato dai due maggiori mercati agroalimentari italiano e spagnolo - dice il numero uno di Molo Vespucci - rafforzerà ulteriormente il corridoio intermodale tra il porto di Civitavecchia e quello catalano. L' accordo va nella direzione già tracciata con la firma del protocollo d' intesa tra il Car e l' Adsp nello scorso maggio, volta ad attribuire al porto di Civitavecchia il ruolo di sbocco naturale delle merci che via mare, in ingresso e in uscita, transitano per il Car. Come ente - prosegue di Majo - continueremo sulla strada intrapresa qualche anno fa e in tale ottica auspico di poter sottoscrivere, in occasione della mia prossima visita a Barcellona prevista in aprile, un accordo di collaborazione tra l' **Autorità portuale** di Civitavecchia e quella di Barcellona insieme alla quale abbiamo già ottenuto un finanziamento della Commissione Europea per integrare le catene logistiche dei due scali nell' ambito delle Autostrade del mare. Proprio in virtù di questo progetto - aggiunge il presidente - le due **Autorità** portuali saranno, a breve, ulteriormente ravvicinate dalla realizzazione del pontile Il della nuova darsena traghetti, per la quale è in corso di aggiudicazione il relativo bando di gara per quasi 8 milioni finanziati dalla Bei e dal contributo a fondo perduto della Commissione europea».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' intervista Gennaro Amato

«Adesso un' esposizione in acqua nel golfo più bello del mondo»

Più 20% di presenze e più 15% di vendite. Come si spiega il successo del Nauticsud?

«Con la scelta di puntare sulle barche tra i 5 e i 12 metri, massimo 15, e sui motori fuoribordo, vera spina dorsale dell' intera filiera nautica, quella che regge il mercato» dice Gennaro Amato, presidente dell' ANRC, l' Associazione Nautica Regionale Campana che organizza l' evento in collaborazione con l' ente Mostra d' Oltremare. «I grandi yacht aggiunge Amato sono il vanto del Made in Italy e producono grandi fatturati, ma rappresentano una nicchia del mercato. La vera nautica siamo noi». A differenza di Genova, però, non avete uno sbocco a mare.

Non è un handicap?

«Se è per questo, è assurdo che Napoli non abbia neanche un vero porto turistico. Dalla festa di Dolce e Gabbana in poi si è moltiplicato il numero dei grandi yacht in rada davanti al nostro lungomare, impossibilitati ad attraccare a terra per mancanza di adeguati posti barca. In un porto accogliente ed efficiente quelle barche porterebbero soldi, muoverebbero l' economia, con ricadute anche nell' entroterra, e Napoli potrebbe rivaleggiare con Cannes, sia per il turismo nautico sia per attività fieristiche. Ma per ora è tutto fermo. Nei nostri cassetti giacciono da anni il progetto di un porto a Bagnoli e di uno spazio espositivo a terra di 120mila metri quadri nell' area ex Italsider».

Però esiste un progetto per allestire una esposizione in acqua, davanti alla Rotonda Diaz. A che punto è?

«Il sindaco De Magistris e l' **autorità portuale** si erano mostrati interessati alla cosa e il 7 febbraio era stata convocata la conferenza dei servizi, alla quale avremmo partecipato noi operatori del settore, con il progettista, l' architetto Pietro Migliaccio, l' avvocato Augusto Chiosi, la Capitaneria, la Sovrintendenza, l' assessore Clemente e la delegata al mare del Comune di Napoli, Daniela Villani. Ma un incidente subito proprio alla Villani ha imposto il rinvio della riunione a data da destinarsi».

Se arriverà l' ok, che cosa organizzerete?

«Una esposizione in acqua con 200/250 barche, da svolgersi negli ultimi due weekend di ottobre al centro del golfo più bello del mondo, davanti alla Rotonda Diaz, con quattro banchine e con stand e gazebo allestiti a terra, nell' area pedonale chiusa al traffico. Ma questo aggiunge Amato è soltanto uno dei progetti messi in campo per sostenere la filiera nautica di nostra competenza».

E cos' altro avete in mente?

«Con i nostri partner del Polo Nautico Italiano, e cioè le associazioni di Lazio e Sicilia, cui si aggiungerà a breve la Puglia, abbiamo avviato da tempo trattative con Fabrizio Curci e Paolo Borgio, presidente e direttore di Fiera Milano, per un salone indoor da organizzare nella capitale economica d' Italia, nell' enorme area fieristica di Rho, collegata con quattro aeroporti, servita dalla TAV e facilmente raggiungibile anche dall' estero. Se tutto va come deve andare, nel 2020 avremo il Salone nautico di Milano organizzato dagli operatori del Centro-Sud».

S. Tro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Napoli

Cina-Italia, nel porto di Napoli una bilancia commerciale sproporzionata

di Paolo Bosso (Corriere del Mezzogiorno del 16 febbraio) L'Italia dovrebbe porsi come un attore economico unico, approfittare della potenza commerciale del canale di Suez e continuare a costruire binari, banchine e ponti. Dal porto di Napoli, nel 2017, sono stati esportati verso la Cina prodotti per 1,5 miliardi di euro, mentre dal gigante d'Oriente verso Napoli beni per 121 milioni, in un contesto in cui, dati Istat, dal 2017 la produzione industriale del Meridione è crollata di quasi un terzo. In mezzo il canale di Suez, la porta d'ingresso delle ricchezze commerciali asiatiche nel Mediterraneo, che nel 2015 ha raddoppiato la sua capienza - oggi ci transita un decimo del traffico marittimo mondiale, ed è in crescita - e con essa le opportunità di sviluppo commerciale marittimo per l'Italia. «Per bilanciare questo squilibrio si dovrebbero fare tre cose: una politica europea del Mediterraneo, che l'Europa del Nord, con i suoi grandi porti, non ha interesse a fare; l'integrazione logistica della Campania con gli interporti e, infine, l'aumento della produzione industriale magari con la Zona economica speciale (Zes), i cui decreti attuativi sono stati legiferati dal Parlamento il 7 febbraio». È l'ambiziosa ricetta di Pietro Spirito, presidente del sistema portuale campano, raccontata nel suo ultimo libro, edito da Rubbettino, presentato venerdì alla stazione marittima all'interno di una tavola rotonda su Suez, economia marittima e strategia infrastrutturale. Con lui, il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm, gruppo Intesa-San Paolo) diretto da Massimo Deandrei; l'ex ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, autore nel 2016 con il suo dicastero di un'importante riforma dei porti italiani che ha accorpato 54 autorità portuali in 15 autorità di sistema portuale; il sottosegretario al ministero dello Sviluppo economico, Michele Geraci; il presidente di Svimez, Adriano Giannola; e Alessandro Panaro, direttore dell'ufficio marittimo di Srm. Logistica, infrastrutture e Zes per rilanciare l'economia, quindi, «e una politica unitaria, perché l'Italia - sottolinea Delrio - da fuori è vista necessariamente come un'unica entità sul Mediterraneo». «Il porto di Napoli - aggiunge Panaro - sta incrementando il traffico verso Stati Uniti e Oriente. I due grandi canali del mondo, Panama e Suez, si fanno concorrenza a suon di sconti, è arrivato il momento di approfittarne. La Russia e la Cina stanno costruendo lungo il canale di Suez opere per circa 7 miliardi di dollari a testa». Noi, cosa stiamo aspettando? «Non possiamo limitarci a ottenere finanziamenti, è debito. Le imprese italiane devono investire all'estero, è così che si fa profitto», afferma Geraci. Una ricchezza che si produce però con un'economia statale, «con l'urbanizzazione, la logistica, la costruzione di una metropolitana, non bastano le sole imprese», secondo Geraci. Fare insomma quello che ha fatto la Cina con le sue di Zes, «mentre noi, all'inverso, facciamo la Zes e poi, forse, le infrastrutture», afferma Deandrei. «Piuttosto che bloccare le opere - conclude Delrio riferendosi alla Tav - è sufficiente regolare gli investimenti. Le analisi costi-benefici sono limitate, non guardano all'impatto collaterale sul lungo periodo. Con questa logica la Napoli-Bari non andrebbe fatta. Napoli è piena di turisti non solo perché è una bella città ma perché è raggiungibile da aerei e treni. Quando ero ministro dei Trasporti non ho bloccato gli investimenti nei porti ma li ho razionalizzati, di fronte a un parco opere folle per 18 milioni di container di capacità nazionale».



Porto, andare avanti con Yilport I dragaggi verso lo sblocco

Fiorino (Fit Cisl): «Aspettiamo fiduciosi l'esito del ricorso al Tar»

ALESSIO PIGNATELLI

«Aspettiamo fiduciosi l'esito del Tar per mettere la parola fine a questa storia. Occorre concretamente rimettere in moto la macchina porto con l'insediamento di Yilport daremmo ai ragazzi ex Tct, e non solo, la possibilità di riavere un posto di lavoro e alle loro famiglie l'auspicata serenità».

A parlare è Oronzo Fiorino, rappresentante della Fit Cisl settore porto. Domani è prevista l'udienza al Tar di Lecce in merito all'istanza cautelare sulla sospensiva richiesta dal consorzio Set.

Non è detto, però, che la decisione possa essere ufficializzata in giornata in quanto potrebbe essere necessario più tempo a maggior ragione se il Tribunale dovesse esprimersi anche nel merito. Ormai, però si è quasi al dunque perché, dopo vari slittamenti, nel giro di qualche giorno si avrà certezza sul prossimo futuro della banchina del Molo Polisetoriale. Come ribadito più volte dal presidente dell'**Autorità** di sistema **portuale**, Sergio Prete, anche in caso di accoglimento del ricorso, non muterebbero le scelte: si riaprirebbe la prima procedura interessata dall'azione legale e l'**Autorità portuale** la richiuderebbe con una motivazione diversa. Insomma, i destinatari dell'assegnazione restano i turchi di Yilport tant'è che sono in corso gli adempimenti burocratici - una serie di controlli dovuti per valutare affidabilità e legittimità - della società Terminal San Cataldo nel cui board compariranno direttamente Robert Yildirim, presidente di Yilport Holding e Christian Blauert, ceo della multinazionale.

Entro fine mese, dovrebbe chiudersi il cerchio. Nel frattempo, istituzioni e forze imprenditoriali si sono schierate affinché la querelle giudiziaria possa terminare il prima possibile. Senza contestare la legittimità o meno del ricorso, dai massimi rappresentanti di Regione, Comune, Provincia e associazioni del territorio l'auspicio è che si possa chiudere un contenzioso e non ritardare ulteriormente la ripresa dei traffici all'interno del Polisetoriale a secco ormai da anni, ossia dall'abbandono di Evergreen e Hutchison.

Il presidente di Confindustria Cesareo, tramite queste pagine, si è anche fatto promotore di una mediazione proprio per evitare ulteriori proroghe.

A proposito di date, ci sono novità su alcuni cantieri all'interno del porto. Con la risoluzione delle problematiche societarie di Astaldi - è recentissimo l'investimento-salvataggio da 225 milioni di Salini-Impregilo con il controllo del 65% delle quote - a breve dovrebbe sbloccarsi l'opera dei dragaggi e la contestuale costruzione della vasca di colmata. L'empassa burocratica porterà inevitabilmente a dei ritardi sul cronoprogramma iniziale che indicava come deadline prima ottobre e poi dicembre 2018: secondo le ultime stime, entro l'autunno 2020 l'opera sarà completata e i primi 300 metri della vasca da subito banchinati. L'intervento prevede il dragaggio dell'area del Polisetoriale e la realizzazione della cassa di colmata prevista ad ovest del V sporgente in cui saranno refluiti i sedimenti dragati non pericolosi all'origine o resi tali a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti. Il dragaggio ha sia la finalità di bonifica ambientale mediante la rimozione dei sedimenti contaminati, sia di portualità attraverso il raggiungimento della profondità di -16,50 metri che consente l'attracco di porta container fino a 18mila Teus rispetto a quelle attuali da 8mila.

«Con il completamento delle opere di dragaggio a 16,50 metri, l'avvio della piastra logistica, il ripristino della calata 4 e la retroportualità auspichiamo non soltanto la ripresa al lavoro degli ex Tct ma anche il rientro dei ragazzi ex Delta1, Stf e gli interinali che operavano per conto dell'agenzia articolo 17 - ha concluso Fiorino - Insieme alla Filt Cgil e alla Uiltrasporti abbiamo sollecitato i ministeri preposti a un incontro che preveda il recupero dell'anno 2017 non utilizzato e spostare la scadenza da dicembre 2019 a fine 2020».



La Uil: «I bacini navali di Taranto saturi almeno fino al 2021»

GIORGIO CAROZZI

Taranto - «La Marina Militare, nell' incontro che oggi abbiamo fatto a Taranto sull' Arsenal, ci ha detto che i bacini navali sono saturi sino al 2021 e forse anche sino al 2022. Il lavoro c' è». Lo dichiara il segretario della Uil di Taranto, Giancarlo Turi, a proposito dell' incontro sullo stabilimento industriale della Difesa, addetto alla manutenzione delle navi della Marina, che si è tenuto oggi a Taranto su iniziativa del sindaco Rinaldo Melucci. «Il problema essenziale per l' Arsenal di Taranto sono le assunzioni, la carenza di personale. Il piano assunzionale previsto, che si potrà sbloccare solo dopo che saranno state sbloccate le assunzioni nel pubblico, probabilmente dopo novembre, prevede un' ottantina di addetti in più nell' Arsenal di Taranto, un numero che noi riteniamo risibile rispetto alle necessità e al fabbisogno di più personale. Ma non credo che i programmi del ministero siano quelli di andare oltre questo numero», dice. Turi riferisce anche che la Marina oggi a Taranto, tra finanziamenti postati col Contratto istituzionale di sviluppo e risorse per l' ammodernamento della portaerei Cavour che è ai lavori dai primi di dicembre, «ha a disposizione circa 150 milioni di euro. I soldi per l' ammodernamento dell' Arsenal attraverso il Piano Brin sono stati spesi, non così, invece, per quanto riguarda la trasformazione di una parte dello stesso Arsenal in Polo museale che è uno dei progetti del Contratto di sviluppo. La Marina, inoltre, ci ha detto oggi che si sta aprendo l' Arsenal di Taranto alla manutenzione del naviglio mercantile, il che costituisce un' ulteriore fonte di lavoro». «Dopo l' incontro di oggi, possiamo quindi dire che a Taranto si va delineando una ripresa degli investimenti - aggiunge il sindacalista - il punto è supportare tutto questo con un' efficace azione di coordinamento sia politica che istituzionale». Turi spiega che il sindaco di Taranto oggi ha anche annunciato il prossimo rilancio del Contratto di sviluppo che, previsto da una legge del 2015, da mesi, nel momento in cui è subentrato il nuovo Governo, segna il passo tant' è che il tavolo di coordinamento non è stato più convocato dai primi mesi del 2018. Il Contratto ha messo insieme una serie di finanziamenti pubblici non spesi a Taranto, e quindi a rischio disimpegno, ne ha aggiunti di nuovi, per un ammontare di circa un miliardo, e li ha finalizzati ad una serie di priorità: opere portuali, bonifiche ambientali, nuovo ospedale di Taranto, potenziamento dell' offerta di apparecchiature nella sanità, rilancio dell' Arsenal della Marina, riqualificazione urbana. A proposito del Contratto di sviluppo, l' assessore allo Sviluppo economico della Regione Puglia, Cosimo Borraccino, ha annunciato che di aver inviato oggi stesso «una formale nota di sollecito al vice premier e ministro dello Sviluppo Economico, Luigi Di Maio, allo scopo di segnalargli la necessità di un suo deciso intervento per imprimere una ormai non più rinviabile accelerazione alle procedure per la concreta realizzazione degli interventi previsti nell' ambito del Contratto istituzionale di sviluppo (Cis) riguardante l' area di Taranto. Sullo stesso argomento, nelle scorse settimane, avevo anche pubblicamente sollecitato il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, ma senza sortire alcun risultato visto che la situazione continua ad essere sostanzialmente bloccata. Ora mi auguro c- afferma l' assessore - che il ministro Di Maio si dimostri più sensibile alle esigenze del territorio di Taranto dando concreta attuazione a questo piano di investimenti che può davvero rappresentare una straordinaria occasione di rilancio». Borraccino rammenta infine che il programma «prevede 39 importantissimi interventi in tutta la provincia di Taranto, per un importo complessivo pari a più di 1 miliardo di euro, ma dall' ultima verifica sullo stato di avanzamento degli investimenti, risalente a giugno 2018, emerge che meno del 30 per cento di quanto previsto, è stato effettivamente realizzato».



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

M IL PUNTO Diciotto attività ne chiedono il ripristino

Esportazione merci bloccate Le aziende subiscono la crisi

di KETY GALATI ROSARNO - Lo sciopero dei lavoratori portuali di Gioia Tauro blocca le operazioni di importazione ed esportazione delle merci, pregiudicando il lavoro di diciotto aziende, i cui rappresentanti si sono riuniti per chiedere che il ripristino delle attività portuali sia messo tra i punti del tavolo ministeriale di oggi. I rappresentanti delle Case di Spedizioni, Agenzia Doganali, Agenzia Marittime ed Operatori Logistici operanti nel **porto** di Gioia Tauro hanno fatto il punto della loro drammatica situazione venutasi a creare dopo il blocco delle operazioni portuali, ieri mattina, negli uffici della C&T Logistics, dove hanno espresso solidarietà a tutti i lavoratori del terminal che rischiano il posto di lavoro per le scelte di attività commerciali varie, che coinvolgono oltre un migliaio di persone che operano e risiedono nella Piana». A questo proposito, gli stessi, inoltre, lamentano, che ai servizi in questione fermi dallo scorso tredici febbraio e di per sé già in crisi «che rappresentano il cuore pulsante delle attività portuali e che hanno una ricaduta maggiore sull'economia del territorio non sia stato dato il peso e la giusta attenzione da parte delle istituzioni competenti, a discapito dello sviluppo commerciale non solo del **porto** ma anche dell'intera Regione Calabria». E auspicano all'unanimità che nell'incontro di oggi al Ministero trovi una soluzione alla vertenza in atto, «poiché in caso contrario si andrebbe incontro a gravissime conseguenze di tutto il comparto».

6 | Primo piano

INFRASTRUTTURE Si cerca un accordo per Gioia Tauro

Porto, la trattativa a Roma e la protesta tra le banchine

Sindacati e società oggi da Tommei, i sindacati e gli operai in piazza

IL PUNTO Diciotto attività ne chiedono il ripristino
Esportazione merci bloccate
Le aziende subiscono la crisi

DAL PARLAMENTO «Gli impegni assunti non rispettati»
L'interrogazione di Wanda Ferro
Il Governo tuteli le maestranze»

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

M DAL PARLAMENTO «Gli impegni assunti non rispettati»

L'interrogazione di Wanda Ferro «Il Governo tuteli le maestranze»

CATANZARO - Sulla crisi occupazionale che sta interessando il **porto** di Gioia Tauro, il vice capogruppo alla Camera di Fratelli d'Italia, Wanda Ferro, ha depositato una interrogazione rivolta al presidente del Consiglio, al ministro dello sviluppo economico e del Lavoro, al ministro delle infrastrutture e dei trasporti e al ministro per il Sud. L'interrogazione, sottoscritta anche dalla collega siciliana Carmela Bucalo, mette in evidenza il gravissimo silenzio del Governo sulla crisi occupazionale di Gioia Tauro così come l'incapacità di andare oltre la fase degli annunci propagandistici valorizzando la strategicità dell'infrastruttura portuale nonché le potenzialità della Zes. Nell'interrogazione si ricorda che il **porto** di Gioia Tauro, il più grande terminal per il transhipment presente in Italia e uno dei più importanti hub del traffico container nel bacino del Mediterraneo, stavi vendendo una profonda crisi dovuta, tra l'altro, al notevole calo del traffico container, all'assenza di iniziative tese a migliorare le infrastrutture e alla mancanza di una governance credibile. «Nonostante gli impegni assunti da parte dei sottoscrittori - ricorda Wanda Ferro - nulla è stato fatto e la situazione occupazionale si è progressivamente aggravata con il licenziamento di circa 380 lavoratori del **Porto** di Gioia Tauro; negli ultimi giorni la Medcenter Container Terminal Spa ha comunicato una nuova procedura di licenziamento collettivo che dovrebbe interessare circa 500 lavoratori». «Il Governo - prosegue Wanda Ferro - per mere finalità propagandistiche, ha ulteriormente indebolito il sistema portuale calabrese e la centralità del **Porto** di Gioia Tauro spaccettando, con la legge 17 dicembre 2018, 136, in due Autorità di sistema portuale differenti, i Porti di Gioia Tauro, Crotono, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia da quelli di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria ora inseriti nella neo-istituita Autorità di Sistema Portuale dello Stretto». Per questo le deputate hanno chiesto al governo «quali iniziative urgenti intenda assumere per salvaguardare i lavoratori del **Porto** di Gioia Tauro anche attraverso l'intesa del 27 luglio 2016; quali iniziative urgenti intenda adottare per rivitalizzare l'area Portuale e retroportuale di Gioia Tauro al fine di favorire la crescita economica di un'area strategica per gli investimenti esteri; quali iniziative urgenti intenda adottare per risolvere il conflitto tra i soci di Medcenter Container Terminal Spa». «La positiva soluzione della vertenza - conclude Wanda Ferro - non riguarda soltanto Gioia Tauro, ma il futuro della Calabria. Il **porto** non deve rimanere una cattedrale nel deserto, ma un elemento propulsivo dello sviluppo economico».



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotonese Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

INFRASTRUTTURE Si cerca un accordo per Gioia Tauro

Porto, la trattativa a Roma e la protesta tra le banchine

Sindacati e società oggi da Toninelli, i sindaci e gli operai in piazza

GIOIA TAURO - Oggi è il giorno fatidico per il **porto** di Gioia Tauro. Davanti al Ministro alle Infrastrutture Toninelli siederanno tutte le parti in causa: dalle sigle sindacali alle due società che si contendono lo scalo soci di MedCenter Container Terminal che come si ricorderà insiste per effettuare nuovi pesanti licenziamenti. Una scelta contestata da tutti le organizzazioni sindacali. E mentre a Roma discuteranno davanti al **porto** a Gioia Tauro si sono dati appuntamento tutti i portuali che da giorni stanno bloccando autonomamente lo scalo insieme a mogli e figli.

Una manifestazione imponente alla quale hanno aderito tutti i sindaci della Piana, forze politiche, associazioni sociali della zona. Tutti pronti a difendere l' unica speranza di occupazione e di sviluppo per la Piana e la Calabria dal rischio chiusura.

E si perché mai come in questo momento lo scalo rischia per davvero lo stop a causa di veti incrociati, visioni ed interessi diversi tra i soci che compongono la società terminalista: la Contship Italia da una parte e la Til (Msc) dall' altra. Posizioni note quasi a tutti. Strategie diverse che potrebbero innescare reazioni che finirebbero, se non gestiti "cum grano salis" a cominciare dal Governo, generare scelte fino a poco tempo fa inimmaginabili.

C' è da decidere chi nel prossimo futuro dovrà gestire il **porto**: Contship o Msc direttamente, ma questo comporterebbe un cambio di proprietà e degli assetti del management.

Sarebbe insomma una vera rivoluzione. E non c' è dubbio alcuno che se Gioia Tauro avrà un futuro questo sarà targato Msc, perché Contship sembra non voglia investire nemmeno un centesimo sullo scalo. Gli italo tedeschi di Eurokai cercheranno di monetizzare salvaguardando così altri interessi in giro per l' Italia ed in altri settori della logistica come il trasporto intermodale.

Ma potrebbero anche verificarsi vere e proprie resistenze di Contship alla soluzione e quindi alla cessione delle quote che potrebbero far scattare le ripercussioni anticipate da Toninelli nella sua visita a Gioia Tauro a dicembre scorso quando affermò che in assenza della certezza di investimenti sui mezzi dello scalo il Governo avrebbe potuto anche revocare le concessioni. Una scelta rischiosissima quest' ultima ma che potrebbe dare il via a conflitti giuridici dagli esiti imprevedibili e quindi allungare i tempi della soluzione del problema. Gioia Tauro per tornare ad essere competitivo ha bisogno di almeno 5 o 6 nuove gru e almeno 60-70 carrelli elevatori. Fino ad oggi gli unici soci disponibili ad investire è stata la società di Aponte, la Msc silenzio più assoluto sul fronte Contship che ha persino bloccato i lavori di manutenzione del piazzale del **porto**. Msc si sarebbe stancata di perdere economia a causa della mancanza di mezzi adeguati che l' hanno costretta a perdere una montagna di soldi sui fermi nave. Solo nel 2018 avrebbe registrato quasi 8000 ore di fermo dal costo per la società di 150 mila dollari ogni ora di attesa. Insomma Msc continuerebbe a guardare con interesse a Gioia Tauro impegnandosi anche a portare - l' assicurazione non è stata dello stesso Aponte - almeno 4 milioni di euro all' anno impegnandosi anche a spendere centinaia di milioni di euro per comprare nuove gru e nuovi carrelli, ma è chiaro che lo farebbe solo se cambieranno gli assetti societari. Ma c' è un tempo limite oltre il quale tutto potrebbe saltare perché un grande player con Msc non potrà attendere all' infinito tanto che starebbe valutando soluzioni alternative a Gioia Tauro e se ciò accadrà non ci saranno altri del suo stesso livello che potranno portare volumi a Gioia Tauro. Ed allora tornerà il deserto. Ieri mattina intanto si è registrato un assaggio di quello che potrà accadere stamani con un sit-in di centinaia di persone pronte a difendere il loro posto di lavoro costi quel che costi.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

IL PROGETTO In gazzetta ufficiale pubblicato il piano, 210 milioni già stanziati

La Zes è una realtà Adesso si può partire senza ulteriori alibi

di FRANCESCO AIELLO* CON LA PUBBLICAZIONE nella GU del 12 Febbraio 2019 della legge di conversione del Decreto Semplificazioni si conclude, per quanto di competenza del governo nazionale, la costruzione dell'architettura istituzionale delle Zone Economiche Speciali (ZES). Il Decreto Semplificazioni esplicita i vantaggi amministrativi che potranno godere tutti coloro che intenderanno effettuare investimenti industriali nelle aree ZES. Di quelle già approvate, la campana e la calabrese, si era già provveduto alla formazione del comitato di indirizzo. Ora si può partire senza altri alibi, anche perché giacciono nelle casse ministeriali i 210 milioni già stanziati per essere utilizzati per il triennio 2018-2020 sotto forma di credito d'imposta degli investimenti.

Nella sostanza delle cose, le novità della semplificazione riguardano l'abbattimento di un terzo dei termini delle procedure amministrative riguardanti materie edilizie, le concessioni demaniali portuali, le autorizzazioni paesaggistiche, la Valutazione di Impatto Ambientale, la Valutazione Ambientale Strategica, l'Autorizzazione Integrata Ambientale e l'Autorizzazione Unica Ambientale. È anche previsto il dimezzamento dei termini di qualsiasi altra procedura che investe più amministrazioni (autorizzazioni, licenze, permessi e concessioni e nulla osta per le imprese che si insedieranno in una ZES). Al fine di coordinare e monitorare su scala nazionale le attività delle ZES regionali, il decreto semplificazioni prevede anche l'istituzione di una cabina di regia delle ZES presieduta dal Ministro per il Sud e composta da 5 ministri (Affari regionali; Pubblica Amministrazione; Economia e Finanza; Infrastrutture e Trasporti; Sviluppo Economico), dai presidenti delle regioni con ZES e dai presidenti dei comitati di indirizzo delle ZES istituite. È un'interessante novità, la cui creazione è da valutare positivamente nella misura in cui la cabina servirà per (a) condividere informazioni e le buone pratiche delle varie ZES; (b) esercitare forme di controllo condiviso delle attività delle ZES; (c) fissare obiettivi di crescita e consolidamento di medio periodo, monitorandoli in modo regolare (d) stimolare le autorità locali a uniformare i vantaggi localizzativi in tutte le ZES.

La cabina di regia ha, altresì, il compito di approvare le istanze locali. Infatti, si prevede che le regioni facciano ulteriori proposte "di protocollo o convenzioni per l'individuazione di ulteriori procedure semplificate e regimi procedurali speciali" (art. 3 aquinques), esplicitando le procedure da semplificare, i riferimenti normativi e le amministrazioni locali e statali competenti. Le regioni hanno 120 giorni di tempo a partire dal 12 Febbraio per presentare queste proposte di ulteriori semplificazioni amministrative. Questa possibilità rappresenta la prima fonte di potenziale differenziazione tra le varie ZES, con l'implicazione che, a parità di condizioni, i nuovi investimenti industriali tenderanno a concentrarsi nelle aree a più elevata attrattività. Se la ZES Campana sburocratizza di più rispetto a quella Calabrese e se la burocrazia è - così com'è - un costo per le imprese è evidente che Gioia Tauro parte già con uno svantaggio di localizzazione. Questo gioco competitivo tra ZES vale per qualsiasi altro elemento che determinerà la decisione di investire in un'area piuttosto che in un'altra.

Se la Regione Campania azzera l'IRAP per tre anni, è abbastanza ovvio che a cascata dovrà farlo anche la Regione Calabria. In caso contrario, il peso fiscale dell'IRAP rappresenterà un evidente svantaggio per Gioia Tauro. E' altresì evidente che le condizioni di contesto devono essere simili: se in Campania l'area ZES è dotata di un sistema di sorveglianza tecnologicamente d'avanguardia, è evidente che anche in Calabria si deve fare altrettanto per garantire sicurezza a chi investe. Il rischio dei condizionamenti socio-ambientali scoraggia gli investitori. Se la governance della portualità campana è ben definita, mentre quella calabrese non lo è, è abbastanza in mediato pensare che i tempi di ogni attività necessaria ad attrarre investimenti rappresentino un vantaggio per chi ha un apparato istituzionale pronto a decidere.

L' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro è a gestione commissariale, in attesa che il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli nomini il presidente.



Non è un problema di nomi o di persone, ma gli incentivi a "fare" di un commissario "a scadenza" sono ben diversi di quelli di chi ha un incarico stabile. La figura del presidente dell' **autorità portuale** è dirimente nell' ambito della ZES. Infatti, presiede il comitato di indirizzo delle ZES, che, per esempio, in Campania è già operativo e propositivo, mentre in Calabria non si è ancora insediato, nonostante sia regolarmente formato da più di due mesi.

Tutto questo per dire che ormai non ci sono più alibi: se vogliamo puntare ad un nuovo modello di industrializzazione regionale con uno dei baricentri nella zona del porto di Gioia Tauro, oggi possiamo farlo. Sono stati, infatti, rimossi molti dei vincoli che per decenni hanno impedito il decollo di quell' area. Non possiamo più dire: "il governo non fornisce fiscalità di vantaggio dedicata", perché oggi si dispone del credito di imposta; non possiamo più dire "la burocrazia blocca gli investimenti", perché il Decreto Semplificazioni sburocratizza moltissime procedure; non possiamo più regnare l' immobilismo in tema ZES. Tutto ciò è un vantaggio iniziale a favore della Campania che dobbiamo colmare subito.

Non abbiamo mesi a disposizione per farlo, ma settimane. Forse pochi giorni. Questo svantaggio è una seria minaccia per l' intera area **portuale** di Gioia Tauro, che rischia di rimanere definitivamente desertificata e destinata all' inesorabile oblio. Non abbiamo più alibi: se falliremo, la responsabilità non sarà del fato o di altri, ma nostra. Una prima opportunità per renderci conto della distanza tra quello che fanno gli altri e quello che stiamo facendo in Calabria è rappresentata dalla prima riunione della cabina di regia delle ZES convocata dal Ministro per il Sud Barbara Lezzi il 20 febbraio.

* Professore ordinario di Politica Economica all' Unical, fondatore di OpenCalabria e componente del Comitato di Indirizzo della ZES di Gioia Tauro.

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

SINDACATI La Uil calabrese si rivolge al premier Conte

«Rendere le semplificazioni concretamente operative»

CATANZARO - «La pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale del decreto "Semplificazioni" ha dato il via libera operativo alle Zone economiche speciali. L' articolo 3 del decreto, in particolare, sbocca le modalità delle semplificazioni autorizzative per le Zes e per le Zone Logistiche Semplificate. Per la Calabria e, in particolare per Gioia Tauro questa potrebbe essere un' ottima notizia».

Lo afferma, in una nota, il segretario generale della Uil Calabria Santo Biondo.

«Una novità - prosegue - che si inserisce in un periodo particolarmente difficile per il territorio calabrese e, nella fattispecie, per quello della Piana di Gioia Tauro, stretto fra la crisi produttiva ed occupazionale del porto gioiese ed il dramma dei braccianti di San Ferdinando. Ciò che il territorio, di certo, non potrebbe tollerare sarebbe la consueta lentezza nell' applicazione di questa norma che va a beneficio di quelle aziende che vorrebbero investire sull' aera industriale gioiese e, naturalmente, anche nei confronti degli attuali operatori e delle maestranze operative all' interno dello scalo portuale della Piana di Gioia Tauro. La Regione, in questa fase storica, deve uscire dal vicolo cieco nella quale si è ricacciata nell' ultimo periodo, deve essere in grado di riprendere in pugno il timone di questa vertenza, per troppo tempo lasciata allo sbando, e, soprattutto, deve essere capace di trovare quei finanziamenti utili a sostenere l' impegno dello Stato e renderlo efficace per il rilancio del territorio. Con la Zona economica speciale il Governo, che ha scelto anche di rendere operativa una Cabina di regia nazionale, offre incentivi a beneficio delle aziende che vi operano, attraverso strumenti e agevolazioni che agiscono in un regime derogatorio, rispetto a quelli vigenti per le ordinarie politiche nazionali. Ma non solo. Il decreto prevede anche l' istituzione, all' interno delle Zes, delle cosiddette Zone franche doganali intercluse (Zfd). Si tratta di Zone dove può essere applicata l' esenzione delle imposte doganali e dell' Iva per le merci provenienti da Paese extracomunitari. In pratica le Zone franche doganali intercluse potranno diventare la porta delle merci provenienti da questi Paesi verso i Paesi dell' Unione europea».

«Rendere concretamente operativa la Zona economica speciale in Calabria - conclude Biondo - deve essere l' obiettivo prioritario del Governo Conte e dell' amministrazione regionale calabrese che deve essere in grado di dimostrare ai calabresi di non essere finita in un angolo, schiacciata dal peso di inchieste giudiziarie e dall' imminente scadenza elettorale».



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

NOTA «I ministri rispondano»

Angela Napoli «Il governo dov' è?»

GIOIA TAURO - «Governo, se ci sei, batti un colpo. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, il ministro alle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli, il ministro per il Sud Barbara Lezzi non possono continuare a tacere. Devono rispondere alle sollecitazioni dei Sindaci dei Comuni della Piana di Gioia Tauro e dei sindacati sulla drammatica situazione del **Porto** di Gioia Tauro». Si rivolge direttamente al Governo Angela Napoli, parlamentare di lungo corso e Presidente dell' as sociatione "Risveglio Ideale", che così prosegue: «Domani, martedì 19 febbraio, i lavoratori terranno un sitin all' entrata dello scalo. E' l' ennesima manifestazione per richiamare l' attenzione del Governo sul processo di depotenziamento di Gioia Tauro a favore di La Spezia. Una scelta unilaterale di Medcenter Container Terminal (Mct) che non tiene conto di prese di posizione e azioni dei Sindaci, dei sindacati e del Prefetto di Reggio Calabria Michele Di Bari». Angela Napoli ricorda: «Già da parlamentare avevo evidenziato e denunciato le criticità del **Porto**, a seguito delle scelte operate in regime di monopolio da Mct, criticità che negli anni si sono acuite; si è verificata una situazione paradossale: da un lato la decisione in primo grado del reintegro di 377 lavoratori licenziati due anni fa, dall' altro l' annuncio (o minaccia) di licenziamento a breve di 540 lavoratori. Questo significa che 540 famiglie finiranno sul lastrico, con conseguenze devastanti sulla già critica situazione economica e sociale della Piana di Gioia Tauro e della Calabria. Occorre che il Governo faccia la sua parte in queste scelte strategiche».

mi. al.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotonese Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Uil: «Il Governo renda subito operativa la Zes»

di SANTO BIONDO* GIOIA TAURO - La pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale del decreto "Semplificazioni" ha dato il via libera operativo alle Zone economiche speciali. L' articolo 3 del decreto, in particolare, sbocca le modalità delle semplificazioni autorizzative per le Zes e per le Zone Logistiche Semplificate. Per la Calabria e, in particolare per Gioia Tauro, questa potrebbe essere un' ottima notizia. Una novità che si inserisce in un periodo particolarmente difficile per il territorio calabrese e, nella fattispecie, per quello della Piana di Gioia Tauro, stretto fra la crisi produttiva ed occupazionale del **porto** gioiese ed il dramma dei braccianti di San Ferdinando.

Ciò che il territorio, di certo, non potrebbe tollerare sarebbe la consueta lentezza nell' applicazione di questa norma che va a beneficio di quelle aziende che vorrebbero investire sull' aera industriale gioiese e, naturalmente, anche nei confronti degli attuali operatori e delle maestranze operative all' interno dello scalo portuale della Piana di Gioia Tauro.

La Regione, in questa fase storica, deve uscire dal vicolo cieco nella quale si è ricacciata nell' ultimo periodo, deve essere in grado di ri- Santo Biondo prendere in pugno il timone di questa vertenza, per troppo tempo lasciata allo sbando, e, soprattutto, deve essere capace di trovare quei finanziamenti utili a sostenere l' impegno dello Stato e renderlo efficace per il rilancio del territorio.

Con la Zona economica speciale il Governo, che ha scelto anche di rendere operativa una Cabina di regia nazionale, offre incentivi a beneficio delle aziende che vi operano, attraverso strumenti e agevolazioni che agiscono in un regime derogatorio, rispetto a quelli vigenti per le ordinarie politiche nazionali. Ma non solo. Il decreto prevede anche l' istituzione, all' interno delle Zes, delle cosiddette Zone franche doganali intercluse (Zfd). Si tratta di Zone dove può essere applicata l' esenzione delle imposte doganali e dell' Iva per le merci provenienti da Paese extracomunitari. In pratica le Zone franche doganali intercluse potranno diventare la porta delle merci provenienti da questi Paesi verso i Paesi dell' Unione europea. Rendere concretamente operativa la Zona economica speciale in Calabria deve essere l' obiettivo prioritario del Governo Conte e dell' amministrazione regionale che deve essere in grado di dimostrare ai calabresi di non essere finita in un angolo, schiacciata dal peso di inchieste giudiziarie e dall' incombente scadenza elettorale.

*segretario generale Uil Calabria.



Il mancato coinvolgimento nelle ultime scelte è alla base della durissima contestazione

Le perplessità dei "vicini" calabresi sul caso Area portuale dello Stretto

La Giunta regionale di Oliveiro ha annunciato la volontà di impugnare la Legge 136/2018

MESSINA - La sedicesima **Autorità portuale** non piace alla Calabria. Dopo il documento in cui il governatore Mario Oliveiro e i sindaci di Reggio Calabria e Villa San Giovanni - Giuseppe Falcomatà e Giovanni Siclari - hanno espresso la loro contrarietà alla nuova riorganizzazione, è arrivato un provvedimento della Giunta calabrese, in cui è stata annunciata la volontà di impugnare davanti alla Corte costituzionale la legge 136/2018, nella parte in cui prevede l'istituzione dell'**Autorità** di sistema **portuale** dello Stretto, comprendente i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

"È stato tirato fuori il porto di Gioia Tauro - ha detto Siclari - per dare la sede a Messina. Un gioco politico diretto dal M5s siciliano che ha guardato più a interessi elettorali locali che alle esigenze dei territori. Non ci è piaciuto soprattutto il metodo. Non rimpiangeremo certo Gioia Tauro, da cui non abbiamo avuto alcun vantaggio in questi anni. Era giusto però che fossimo interpellati, prima che si decidesse sugli sviluppi programmati nella nostra area **portuale** e sul ruolo delle due regioni. Abbiamo chiesto anche che si prevedesse una sede a Villa, vista la sua rilevanza nei transiti e le potenzialità che può esprimere. Non siamo stati invece coinvolti su nulla".

"La sensazione - ha aggiunto il sindaco di Villa - è che dobbiamo essere solo la ruota di scorta di tutto questo, che serve a giustificare che ci sia un'altra **Autorità** che fa capo alla Sicilia.

Perché poi isolare Gioia Tauro che già è in sofferenza e ha una sua posizione strategica e funzionale nel Mediterraneo?".

Il mancato coinvolgimento della Calabria è proprio la motivazione con la quale la Giunta regionale ha deciso l'impugnativa. "Essendo mancato l'esame in sede di Conferenza Stato Regioni - si legge nel documento - a differenza di quanto precedentemente accaduto in relazione ad altri interventi normativi di riforma del sistema **portuale**, tutti preceduti da ampia e approfondita discussione in sede di Conferenza Stato -Regioni, passaggio ritenuto necessario dalla stessa Corte costituzionale (sentenza 261 dell'11 In pratica, si ritiene che la nuova normativa sia contraria "all'articolo 177, comma 3 Costituzione, in quanto lesivo della sfera regionale di competenza legislativa concorrente". La Giunta regionale ha poi ricordato anche che con decreto del presidente del Consiglio dei Ministri del maggio 2018, è stata istituita la Zona economica speciale (Zes) di Gioia Tauro, e che "l'Amministrazione della Zes è affidata a un Comitato di indirizzo". Con l'istituzione dell'**Autorità** di sistema **portuale** dello Stretto, invece, a parere della Giunta calabrese, si verificherebbe un'irragionevole sovrapposizione di funzioni in capo all'**Autorità** stessa e al Comitato di indirizzo. Circostanza, questa, che comporterebbe "un aggravamento dei procedimenti amministrativi necessari per l'insediamento e lo svolgimento delle attività economiche in zona **portuale**, in spregio dei principi di buona amministrazione di cui all'articolo 97 Costituzione, nonché dei principi di semplificazione e di efficienza dell'amministrazione".

Per Siclari, comunque, il problema della gestione della Zes non si pone visto che a Reggio e Villa sono stati assegnati complessivamente solo 13 ettari su 2476 totali. "Avevamo chiesto che fosse inclusa la zona industriale - ha detto - e invece è stata messa solo l'area dello scivolo".

I deputati grillini, la calabrese Federica Dieni e il messinese Francesco D'Uva, hanno ribadito che non ci saranno penalizzazioni né alcun conflitto di competenza perché nel Comitato di gestione della nuova **Autorità** sono previsti componenti delle due regioni e delle Città metropolitane che garantiranno gli interessi dei territori. Per D'Uva, in ogni caso, ci sono ancora margini di confronto nella redazione dei decreti attuativi. "Quest'area - ha detto - ha delle peculiarità tali da non potere essere gestita da una realtà lontana come Gioia Tauro. Dobbiamo imparare a lavorare in modo sinergico e a essere campanilisti a favore dell'Area dello Stretto".



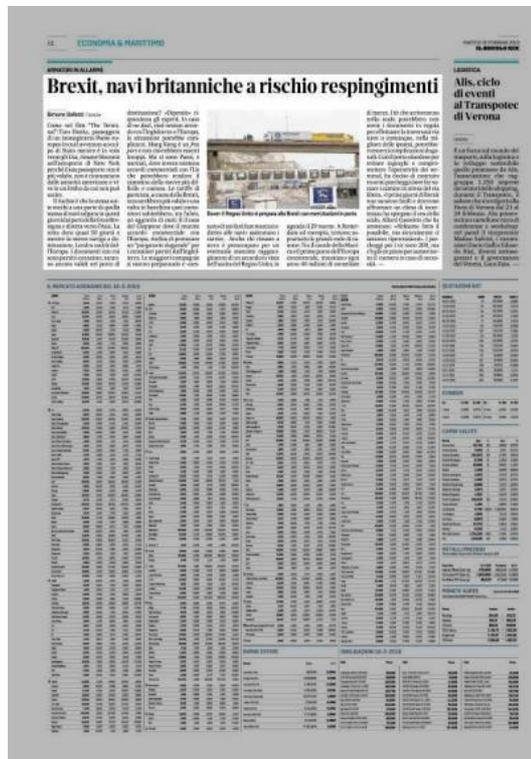
Il Secolo XIX

Focus

Brexit, navi britanniche a rischio respingimenti

Simone Gallotti /GENOVA Come nel film "The Terminal": Tom Hanks, passeggero di un immaginario Paese europeo in cui è avvenuto un colpo di Stato mentre è in volo verso gli Usa, rimane bloccato nell' aeroporto di New York perché il suo passaporto non è più valido, non è riconosciuto dalle autorità americane e vi vein un limbo da cui non può uscire.

Il rischio è che la stessa sorte tocchi a una parte di quella massa di navi salpata in questi giorni dai porti della Gran Bretagna e diretta verso l' Asia. La rotta dura quasi 50 giorni e mentre la merce naviga a destinazione, Londra uscirà dall' Europa. I documenti con cui sono partiti i container, saranno ancora validi nel **porto** di destinazione? «Dipende» rispondono gli esperti. In caso di no deal, cioè nessun accordo tra l' Inghilterra e l' Europa, la situazione potrebbe complicarsi. Hong Kong è un free port e non dovrebbero esserci intoppi. Ma ci sono Paesi, e mercati, dove invece esistono accordi commerciali con l' Ue che potrebbero rendere il cammino della merce più difficile e costoso. Le tariffe di partenza, a causa della Brexit, non sarebbero più valide e una volta in banchina quei contenitori subirebbero, tra l' altro, un aggravio di costi. È il caso del Giappone dove il recente accordo commerciale con l' Europa, rischia di provocare un "purgatorio doganale" per i container partiti dall' Inghilterra. Le maggiori compagnie si stanno preparando e «nes suno di noi farà fare marcia indietro alle navi» assicurano i carrier. Anche chi rimane a terra è preoccupato per un eventuale mancato raggiungimento di un accordo in vista dell' uscita del Regno Unito, in agenda il 29 marzo. A Rotterdam ad esempio, temono soprattutto le grandi code di camion. Tra il canale della Manica il primo **porto** dell' Europa continentale, transitano ogni anno 40 milioni di tonnellate di merce. I tir che arriveranno nello scalo potrebbero non avere i documenti in regola per effettuare la traversata via nave o comunque, nella migliore delle ipotesi, potrebbero esserci complicazioni doganali. Così il **porto** olandese per evitare ingorghi e compromettere l' operatività dei terminal, ha deciso di costruire enormi parcheggi dove far sostare i camion in attesa del via libera. «I primi giorni di Brexit non saranno facili e dovremo affrontare un clima di incertezza» ha spiegato il ceo dello scalo, Allard Castelein che ha ammesso: «Abbiamo fatto il possibile, ma sicuramente ci saranno ripercussioni». I parcheggi per i tir sono 200, ma c' è già un piano per aumentarne il numero in caso di necessità.



La Commissione UE avvia una campagna di informazione nel settore doganale per far fronte ad una Brexit senza accordo

Oggi la Commissione Europea ha avviato una campagna di sensibilizzazione incentrata sul settore delle dogane e delle imposte indirette che è rivolta alle aziende dell'Unione Europea per sensibilizzarle sull'eventualità di un'uscita senza accordo del Regno Unito dall'UE il 30 marzo prossimo. Bruxelles ha specificato che l'attivazione dell'iniziativa è stata decisa in considerazione del rischio che non si giunta ad un'intesa in tal senso : «ora che il rischio di un'uscita senza accordo si fa più acuto all'approssimarsi del 29 marzo - ha spiegato il commissario europeo per gli Affari economici e finanziari, la fiscalità e le dogane, Pierre Moscovici - la Commissione Europea e le autorità doganali nazionali lavorano alacremente per prepararsi ai controlli e verifiche delle merci che dovranno essere introdotti nei flussi commerciali tra l'UE e il Regno Unito. Si tratta di una necessità imprescindibile per la tutela dei nostri consumatori e del nostro mercato interno. Molto - ha sottolineato Moscovici - dipenderà dalla capacità delle imprese che intrattengono rapporti commerciali con il Regno Unito di mettersi al passo con la normativa doganale, che in caso di uscita senza accordo si applicherà fin dal primo giorno. Il tempo stringe e la Commissione si mette a disposizione per aiutare con questa campagna informativa». Ricordando che negli Stati membri sono già in corso, con il sostegno della Commissione, i lavori necessari per preparare l'infrastruttura doganale e la logistica a far fronte a un'eventuale uscita senza accordo, la Commissione UE ha precisato che con la campagna avviata oggi si intende integrare le iniziative attuate sul piano nazionale per informare gli operatori economici dell'UE, contribuendo a coinvolgere le imprese interessate negli Stati membri dell'UE a 27. Scopo della campagna è contribuire ad informare le imprese intenzionate a mantenere rapporti commerciali con il Regno Unito dopo il 30 marzo sugli interventi necessari per agevolare per quanto possibile la transizione. Secondo la Commissione, per prepararsi a mantenere rapporti commerciali con il Regno Unito nell'eventualità di un'uscita senza accordo le imprese dell'UE dovrebbero innanzitutto valutare se dispongono della capacità tecnica e umana necessaria per adempiere alle procedure e alla normativa doganali, ad esempio in materia di norme di origine preferenziali. Inoltre dovrebbero avere cura di ottenere le varie autorizzazioni e registrazioni doganali che le agevoleranno nell'attività commerciale se il Regno Unito è una delle maglie della loro catena logistica. Inoltre le aziende dovrebbero interpellare l'autorità doganale nazionale per verificare se siano opportuni altri preparativi.



Brexit: Ue informa aziende su norme doganali

Massimo Belli

BRUXELLES La Commissione europea intensifica da oggi l'attività informativa nel settore delle dogane e delle imposte indirette, come l'Iva, per sensibilizzare le imprese europee sull'eventualità di un'uscita senza accordo del Regno Unito dall'Unione europea il 30 Marzo prossimo. La campagna di sensibilizzazione avviata oggi è una delle iniziative di preparazione a un'eventuale uscita del Regno Unito dall'Unione europea senza accordo che la Commissione porta avanti conformemente alle conclusioni del Consiglio europeo (Articolo 50) del Dicembre 2018, con cui le è stato chiesto d'intensificare i preparativi per far fronte ad ogni evenienza. Scopo della campagna è contribuire ad informare le imprese intenzionate a mantenere rapporti commerciali con il Regno Unito dopo il 30 Marzo sugli interventi necessari per agevolare per quanto possibile la transizione. Per mettere gli operatori economici dell'Ue al riparo da gravi perturbazioni è indispensabile prepararli al fatto che il Regno Unito diverrà un paese terzo. Pierre Moscovici, commissario per gli Affari economici e finanziari, la fiscalità e le dogane, ha dichiarato: Ora che il rischio di un'uscita senza accordo si fa più acuto all'approssimarsi del 29 Marzo, la Commissione europea e le autorità doganali nazionali lavorano alacremente per prepararsi ai controlli e verifiche delle merci che dovranno essere introdotti nei flussi commerciali tra Ue e il Regno Unito. Si tratta di una necessità imprescindibile per la tutela dei nostri consumatori e del nostro mercato interno. Molto dipenderà dalla capacità delle imprese che intrattengono rapporti commerciali con il Regno Unito di mettersi al passo con la normativa doganale che in caso di uscita senza accordo si applicherà fin dal primo giorno. Il tempo stringe e la Commissione si mette a disposizione per aiutare con questa campagna informativa. La campagna mira a sensibilizzare la comunità imprenditoriale Ue, in particolare le Pmi. Per prepararsi a mantenere rapporti commerciali con il Regno Unito nell'eventualità di un'uscita senza accordo le imprese dell'Ue dovrebbero valutare se dispongono della capacità tecnica e umana necessaria per adempiere alle procedure e alla normativa doganali, ad esempio in materia di norme di origine preferenziali; avere cura di ottenere le varie autorizzazioni e registrazioni doganali che le agevoleranno nell'attività commerciale se il Regno Unito è una delle maglie della loro catena logistica; interpellare l'autorità doganale nazionale per verificare se siano opportuni altri preparativi. Le imprese hanno da oggi accesso a una documentazione articolata in tutte le lingue dell'Unione, compresa una semplice lista di controllo in cinque punti che riassume i provvedimenti da adottare. Anche se nulla riuscirà ad attutire nell'insieme l'impatto di un'eventuale uscita senza accordo, con la campagna avviata oggi la Commissione intende integrare le iniziative attuate sul piano nazionale per informare gli operatori economici, contribuendo a coinvolgere le imprese interessate negli Stati membri dell'Ue a 27. Negli Stati membri sono inoltre in corso, con il sostegno della Commissione, i lavori necessari per preparare l'infrastruttura doganale e la logistica a far fronte a un'eventuale uscita senza accordo.



Bandiere, leggi e il mantra delle centinaia di migliaia di marittimi disoccupati

La riflessione di Fabrizio Vettosi sulle norme che regolano il settore e sulle prospettive dell'armamento italiano

di Fabrizio Vettosi DL News Vorrei capire chi ha tirato fuori il numero dei presunti 200 mila marittimi nei prossimi anni, forse qualcuno dovrebbe ripassare al setaccio le tabelle di armamento per rendersi conto che se sommiamo tutte le navi in orderbook al mondo, incluse le navi da crociera, probabilmente si arriva ad un fabbisogno per equipaggi pari a circa la metà rispetto al "mantra" dei 200 mila (nel Mediterraneo, ma cosa significa?) indicati nella pubblica rassegna; comunque attendiamo che la fonte del numero si faccia avanti, così come speriamo che qualcuno certifichi il numero dei "disoccupati". Nel mentre posso solo dire che, da umilissimo analista senza nome (e soprattutto cognome "armatoriale") mi sembra che il nostro settore rimanga fermo ancora nel tempo senza rendersi conto che, vogliamo o non vogliamo, il mondo intorno a noi si muove con cambiamenti epocali (già in corso da anni) fatti di "navi intelligenti" (per non dire autonome) ed ecologiche, "smart company", blockchain, e soprattutto una diversa formazione ed organizzazione del lavoro che, al di là del romanticismo di qualcuno, deve fare i conti anche con nuove norme e skills professionali. Ritorniamo al nostro tema, e soprattutto alle irrazionali proposte di chi vorrebbe "dissociare" le "regole" dalla "bandiera" connettendole, invece, alla natura giuridica del rapporto di lavoro. Fermo restando che le regole comunitarie già prevedono (inclusa l'Italia che ha recepito la Legge Europea nel dicembre 2016) l'accesso ai benefici dei differenti regimi comunitari pur adottando una bandiera (comunitaria) diversa dal Paese in cui si è deciso di avere una stabile organizzazione; ad esempio un Italiano può beneficiare della tonnage tax pur adottando la bandiera Maltese e viceversa un maltese purché fissi una stabile organizzazione in Italia. Il tema della competitività delle bandiere è stato più volte oggetto di scrutinio e confronto competitivo in ambito comunitario al fine di definire una comparazione giuridica con le famose FOC (Flag of Convenience). Il valore delle navi, il Registro Internazionale, regole e bandiera Soffermandoci ancora sul nostro caso è evidente che il link "genuino" tra bandiera e rapporto di lavoro ha consentito il prosperare delle nostre aziende, lo svilupparsi delle stesse, e da ultimo anche il difendersi in un contesto negativo e di cambiamento che, come sappiamo, si sta protraendo praticamente dal 2009. Si rammenta, inoltre, che delle 1448 navi di bandiera Italiana per un valore di mercato di circa 34 mld. Ben la metà del valore è rappresentato da traghetti e crociere che al tempo stesso forniscono circa 2/3 del totale marittimi Italiani il cui totale supera le 40 mila unità (per avere un'idea dell'impatto del Registro Internazionale si pensi che i marittimi Greci imbarcati su navi di interesse Greco è di circa 16 mila unità, nonostante la flotta greca di proprietà sia oltre 11 volte più grande di quella Italiana in termini di dwt). Cosa significa ciò? Significa che queste aziende, soprattutto caratterizzate da complessi corporate staff a terra, alimentano stabili organizzazioni con know-how (vedi i.e.: Grimaldi, Costa, Moby, GNV, etc) ed occupazione. Il discorso sarebbe estremamente distruttivo se fosse tranciato il legame tra regole e bandiera (c.d. genuine link) con la presunta motivazione di favorire una maggiore occupazione e che si tradurrebbe, invece, in una perdita di risorse umane proprio in quei segmenti in cui vantiamo uno storico know-how (tanker, rinfuse, chimichiere), alla prese con un mercato complesso e difficile, ma al tempo stesso di facile ricollocazione fisica. Ma si sa, noi Italiani siamo bravi ad autodistruggerci ed a distruggere quello che di buono abbiamo pur di eccedere nel nostro ego personale e nel protagonismo. Giusto come chiosa, ricordo ai corti di memoria, che quando fu introdotto il Registro Internazionale, proprio su corretta istanza di qualche players che oggi reclama una maggiore "autarchia" lavorativa, fu esteso il concetto di cabotaggio comunitario inserendo il limite delle 100 miglia indipendentemente dal porto di partenza ed arrivo. In sintesi, forse un maggior equilibrio, scevro da interessi di parte può condurre a considerazioni maggiormente sensate che favoriscono il processo "educativo" tecnico dei nostri politici in perenne campagna elettorale.



Informazioni Marittime

Focus

Una spa pubblica per adeguarsi alle richieste di Bruxelles?

«La gestione pubblica dei porti può essere garantita in vari modi, con un ente pubblico non economico o con una Spa a controllo pubblico». Il governo è pronto a cambiare i connotati giuridici dei porti, ma non nei termini radicali chiesti dalla Commissione europea. «Chiedere al nostro Paese di non investire più nei propri porti, o di far pagare le tasse ad un ente pubblico non economico spiega il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, parlando con i giornalisti a Genova nel corso del terzo seminario italo-russo - introdurrebbe un principio che potrebbe disintegrare il nostro ordinamento. Ci costringerebbe per esempio a ripensare tutto il sistema delle università, che sono anch'esse enti pubblici non economici. È un problema che va oltre i porti». Verso metà marzo terminerà il tempo a disposizione per rispondere alle richieste dell'Ue. In caso di rifiuto, scatterà come da prassi una procedura d'infrazione per l'Italia anche la Spagna è sotto indagine per ragioni analoghe. Rixi ha intenzione nel frattempo di confrontarsi con la Commissione «per capire quali sono i punti che lei vede incompatibili con la disciplina pubblica sulla gestione dei porti. Per noi è fondamentale capire, perché se no facciamo degli errori». Ci vorrà tempo Siamo a metà di una lunga trattativa che si divide in quattro fasi. La prima si è conclusa ad aprile, quando la Dg Competition ha notificato la violazione delle norme Ue sugli aiuti di stato. La seconda fase avvia la negoziazione tra stato membro e Commissione, la quale propone le modifiche per conformare lo Stato membro alle norme Ue sugli aiuti di Stato. Le proposte per l'Italia e la Spagna sul regime fiscale portuale sono un esempio di proposte che la Commissione può adottare in questa seconda fase. La terza fase inizia qualora gli Stati membri non accettino le proposte della Commissione che può decidere così di avviare una nuova indagine più approfondita. Se l'indagine riconferma le istanze, la Commissione a quel punto può avviare la procedura di infrazione. I regimi fiscali contestati dall'Ue a Italia e Spagna esistevano prima dell'entrata in vigore in questi stati membri del Trattato sull'Unione europea. In questo caso i regimi fiscali sono considerati "aiuti esistenti" e sono soggetti a una negoziazione tra stato membro e Commissione Ue. Sugli aiuti esistenti adottati in violazione delle norme Ue in materia di aiuti di Stato, i beneficiari non sono tenuti a rimborsare gli aiuti percepiti in passato. Riassunto delle puntate precedenti Ad aprile dell'anno scorso la Dg Competition della Commissione europea è arrivata alla conclusione che «con l'esenzione dalle tasse alle Autorità portuali italiane, che sono coinvolte in attività economiche, l'Italia rinuncia a una parte di entrate che costituiscono risorse economiche per lo Stato. Così la misura di esenzione si configura come perdita per le casse centrali». Quindi, si «ritiene che la misura dell'esenzione distorce, o minaccia di farlo, la concorrenza e influenza negativamente i traffici merci dentro l'Unione». Il vantaggio dei porti italiani Le attività economiche delle Autorità di sistema portuale (Adsp), la loro facoltà di rilasciare concessioni e autorizzazioni, il loro essere in altre parole un ente pubblico-non economico le rende alla stregua di imprese, secondo la Dg Competition. Possono abbassare le tariffe più di altri porti, avvantaggiandosi: «le autorità portuali italiane godono di vantaggi che possono essere utilizzati per offrire tariffe più basse rispetto ai porti non sussidiati». Nel caso in cui dovesse passare la linea di Bruxelles e diventare così una procedura d'infrazione, alcune autorità portuali hanno calcolato che si potrebbe andare incontro, per recuperare i costi, a un aumento delle tasse portuali fino al 40 per cento.

