ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

mercoledì, 27 marzo 2019

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
mercoledì, 27 marzo 2019

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

27/03/2019 **Corriere della Sera**
Prima pagina del 27/03/2019 9

27/03/2019 **Il Fatto Quotidiano**
Prima pagina del 27/03/2019 10

27/03/2019 **Il Foglio**
Prima pagina del 27/03/2019 11

27/03/2019 **Il Giornale**
Prima pagina del 27/03/2019 12

27/03/2019 **Il Giorno**
Prima pagina del 27/03/2019 13

27/03/2019 **Il Manifesto**
Prima pagina del 27/03/2019 14

27/03/2019 **Il Mattino**
Prima pagina del 27/03/2019 15

27/03/2019 **Il Messaggero**
Prima pagina del 27/03/2019 16

27/03/2019 **Il Resto del Carlino**
Prima pagina del 27/03/2019 17

27/03/2019 **Il Secolo XIX**
Prima pagina del 27/03/2019 18

27/03/2019 **Il Sole 24 Ore**
Prima pagina del 27/03/2019 19

27/03/2019 **Il Tempo**
Prima pagina del 27/03/2019 20

27/03/2019 **Italia Oggi**
Prima pagina del 27/03/2019 21

27/03/2019 **La Nazione**
Prima pagina del 27/03/2019 22

27/03/2019 **La Repubblica**
Prima pagina del 27/03/2019 23

27/03/2019 **La Stampa**
Prima pagina del 27/03/2019 24

27/03/2019 **MF**
Prima pagina del 27/03/2019 25

Primo Piano

26/03/2019 **Huffington Post**
Dietro le schermaglie sulla Cina, la guerra dei porti fra Italia e Nord Europa 26

Trieste

27/03/2019 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 2
Ferrovie e terminal, Pechino cerca spazi a Genova e Trieste 28

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

27/03/2019 **Messaggero Veneto** Pagina 13
L' importanza degli investimenti cinesi in Fvg 29

27/03/2019 **Italia Oggi** Pagina 5 *DOMENICO CACOPARDO*
Gli abbagli di seta del governo 30

27/03/2019 **Il Manifesto** Pagina 23
Per il Sud la Via della seta è piena di spine 32

26/03/2019 **FerPress**
Friuli Venezia Giulia: Cosolini (PD) su Via della Seta, necessario conoscere accordo con Cina 33

26/03/2019 **Il Nautilus**
Trasporto intermodale: Pizzimenti, 4 mln per il porto di Trieste 34

26/03/2019 **Transportonline**
Porto Trieste: 4 milioni dal FVG per il trasporto intermodale 35

Venezia

27/03/2019 **Corriere del Veneto** Pagina 13 *F. B.*
Giudecca e Canal Grande Ca' Farsetti ricorre al Tar contro il vincolo culturale 36

27/03/2019 **Il Gazzettino** Pagina 37 *ELISIO TREVISAN*
Navi, anche il Comune contro il vincolo 37

27/03/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 17
Nuovo terminal da 64 milioni di euro ok al marginamento del canale dei Petroli 39

27/03/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 17
Vincoli su Canal Grande e Bacino Comune contro Bonisoli al Tar 40

27/03/2019 **Il Gazzettino** Pagina 16 *NICOLA MUNARO*
L' occhio bionico che vigila sul mare davanti a Venezia 41

Savona, Vado

27/03/2019 **La Stampa (ed. Savona)** Pagina 42 *CRISTINA BENENATI*
Savona resta la regina delle crociere Costa "Quest' anno 164 scali e 750 mila passeggeri" 43

Genova, Voltri

27/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 13
Crociere, il ritorno di Costa a Genova «Nuovo terminal entro cinque anni» 44

27/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 13
Settore in forte crescita e la Liguria è leader 45

27/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 20
Costa dona a Certosa un nuovo centro di aggregazione 46

26/03/2019 **Ansa**
Costa a Genova dopo 15 anni con Fortuna 47

26/03/2019 **Il Nautilus**
Costa Crociere ritorna nel porto di Genova 48

26/03/2019 **Informare**
Le navi Costa tornano ad approdare regolarmente nel porto di Genova, dove la compagnia vuole realizzare un terminal crociere 50

26/03/2019 **Informatore Navale**
COSTA CROCIERE RITORNA NEL PORTO DI GENOVA 51

27/03/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 6 *FABRIZIO CERIGNALE*
A quindici anni dall' addio Costa torna con "Fortuna" 53

27/03/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 6 *MASSIMO MINELLA*
Neil Palomba: " A Genova chiediamo di sostenerci nei nostri piani di crescita si parte da un terminal" 54

26/03/2019 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli*
Costa Crociere torna nel porto di Genova 56

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

26/03/2019 **Sea Reporter**
COSTA CROCIERE RITORNA NEL PORTO DI GENOVA 58

26/03/2019 **Il Nautilus**
Genova, Mit: da Ue ok a nostro progetto per potenziare porto 61

26/03/2019 **larepubblica.it (Genova)**
Toninelli: "L' Ue ha dato l' ok, in arrivo sei milioni per aiutare Genova a rinascere" 62

26/03/2019 **PrimoCanale.it**
Porto di Genova, ok dall' Ue al progetto di rilancio: in arrivo altri 6 milioni 63

26/03/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI*
Porto di Genova, l' Europa finanzia il progetto E-Bridge 64

26/03/2019 **Ansa**
Via Seta: Porto Genova, Cccc non è interessata a costruire 65

26/03/2019 **BizJournal Liguria**
Accordo Italia-Cina, Signorini: «Per Genova almeno tre aspetti positivi» 66

27/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 14
Marittimi al posto dei camalli «Dal Tar nuova sentenza a favore dell' autoproduzione» 67

27/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 14
Terminal Messina lavoratori in sciopero 68

27/03/2019 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 5
Terminalisti, pubblici i piani d'impresa 69

27/03/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 9
Moby Otta, la Procura ora indaga anche sui controlli del Rina 70

27/03/2019 **La Nuova Sardegna** Pagina 27 *GAVINO MASIA*
Tirrenia, un nuovo vertice sul traghetto soppresso 71

Ravenna

27/03/2019 **Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 32 *CHIARA BISSI*
«Il Mediterraneo un asset fondamentale per il futuro di energia e logistica» 72

Livorno

27/03/2019 **La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo** Pagina 40
La 'cura del ferro' funziona 74

27/03/2019 **La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo** Pagina 40
Gallerie, strettoie, imbuti Il sistema della costa è ancora 'alle briciole' 75

26/03/2019 **Corriere Marittimo**
Il porto di Livorno scommette sulla ferrovia e chiude il 2018 con +14% di merci via treno 76

26/03/2019 **Informare**
Il porto di Livorno ha raggiunto livelli record di traffico ferroviario 77

26/03/2019 **Informatore Navale**
A Livorno e Piombino la merce corre sui binari giusti. 78

27/03/2019 **Corriere Fiorentino** Pagina 9 *Giulio Gori*
Nasce la «Toscana Pharma Valley» Quattro colossi e un solo polo logistico 79

26/03/2019 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli*
Aumenta il traffico ferroviario nei porti di Livorno e Piombino 81

26/03/2019 **Sea Reporter**
Ecco i numeri del 2018 relativi all' attività ferroviaria del porto di Livorno 82

27/03/2019 **Il Tirreno** Pagina 21
Così all'interporto nasce il maxi-polo per spedire farmaci in mezzo mondo 83

27/03/2019 **Il Tirreno** Pagina 21
«Urgente lo scavalco Fs, il governo non rinvii più e metta i suoi 2,5 milioni» 84

27/03/2019 **La Repubblica (ed. Firenze)** Pagina 2 *MAURIZIO BOLOGNI*
A Collesalvetti il maxi polo dei farmaci: 63 milioni di investimento 85

27/03/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 10 *Silvia Pieraccini*
Livorno, rete d' imprese per l' hub del farmaco 86

26/03/2019 **About Pharma**
Toscana pharma valley, ecco la firma del protocollo di intesa 88

26/03/2019 **Expartibus**
Toscana: Presidente Rossi su Toscana Pharma Valley 89

26/03/2019 **Informazioni Marittime**
2018, Livorno e Piombino corrono sui binari 90

26/03/2019 **Messaggero Marittimo** *Renato Roffi*
Livorno: per il micro tunnel un micro passo avanti 91

26/03/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI*
Scavalco ferroviario, Rossi: «Il Mit sblocchi i fondi per Livorno» 92

Piombino, Isola d' Elba

27/03/2019 **La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo** Pagina 47
Accordo di collaborazione per i progetti diretti alle scuole 93

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/03/2019 **Corriere Adriatico** Pagina 7
Giù i silos della street art iniziata l' opera delle ruspe 94

26/03/2019 **Il Nautilus**
Porto di Ancona: inizio demolizione meccanica silos darsena Marche 95

27/03/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 42
L' Agorà III è pronto a lasciare il cantiere Isa, a bordo di un cargo arriverà in estremo oriente 96

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

27/03/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 41
Inaugurato Sansone, Rimorchiatori sempre più forti 97

26/03/2019 **Il Nautilus**
Di Majo: Crescita dell'autotrasporto in chiave ecosostenibile sfruttando le potenzialità del porto di Civitavecchia 98

Napoli

27/03/2019 **Corriere del Mezzogiorno** Pagina 13
Federalberghi di Capri all' attacco del Beverello: terminal abbandonato e bivacco per i clochard 99

27/03/2019 **La Repubblica (ed. Napoli)** Pagina 5
Federalberghi "Molo Beverello che degrado" 100

Salerno

27/03/2019 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 22 *Sabino Russo*
«Cina, chance per Salerno ma puntiamo sull' export» 101

Bari

27/03/2019 **Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)** Pagina 11 *Salvatore Avitabile*
Boom di crocieristi E l' Autorità annuncia un nuovo terminal 102

27/03/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 32
«Quest' anno 100mila crocieristi in più» 103

27/03/2019 **La Repubblica (ed. Bari)** Pagina 2 *FRANCESCA RUSSI*
Porto, in un anno i lavori così cambierà il terminal 104

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

26/03/2019 **Ansa**
Porti: nel 2021 nuovo terminal crociere a Bari 105

26/03/2019 **Ansa**
Nuovo terminal crociere in porto Bari 106

26/03/2019 **Bari Today**
Piazza sul Mare e moderne sale passeggeri, presentato il progetto per il nuovo Terminal Crociere del porto di Bari 107

26/03/2019 **Il Nautilus**
Un nuovo e funzionale terminal passeggeri nel porto di Bari 108

26/03/2019 **Informare**
Il nuovo terminal passeggeri del porto di Bari sarà realizzato con un investimento di cinque milioni di euro 110

26/03/2019 **Informazioni Marittime**
Bari progetta un terminal da cinque navi da crociera 112

26/03/2019 **Italpress**
PORTO, BARI, PROGETTO NUOVO TERMINAL PASSEGGERI 113

26/03/2019 **larepubblica.it (Bari)**
Porto di Bari, aree imbarco e una terrazza sul mare per gli eventi: il nuovo terminal passeggeri da 5 milioni di euro 114

Brindisi

27/03/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 30
Colmata, banchinamenti e dragaggi il futuro «volto» dello scalo adriatico 115

27/03/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 30
Traffico passeggeri miglior dato dal 2009 116

27/03/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 30
Movimento merci ai minimi storici 117

27/03/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 11
Alleanza per gli investimenti: in centro e nell' area portuale si costruisce l' appeal della città 118

27/03/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 11
Bbc lancia la sua idea di sviluppo del porto in un grande incontro 119

Taranto

26/03/2019 **Informazioni Marittime**
Il porto di Taranto? "Protagonista della Via della Seta" 120

26/03/2019 **larepubblica.it (Bari)**
Dalla Puglia alla Grecia in idrovolante: "Per l' estate 2020 scali a Nardò, Gallipoli e Taranto per Corfù e Paxos" 121

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

27/03/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 13 *Raoul de Forcade*
Imprenditori calabresi pronti «A Gioia Tauro insieme a Msc» 122

27/03/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 13 *Giuseppe Nucera*
La regione é strategica per la competitività del Made in Italy 123

26/03/2019 **FerPress**
Visita del direttore della banca di Tokyo a Gioia Tauro per nuovi investimenti giapponesi in Calabria 125

27/03/2019 **FreshPlaza** *MARIA LUIGIA BRUSCO*
Porto di Gioia Tauro e agrumi pakistani: l' ennesima beffa per i produttori calabresi 126

26/03/2019 **gazzettadelsud.it** *DOMENICO LATINO*
L' interesse dei giapponesi sul porto di Gioia Tauro: la Banca di Tokyo pronta ad investimenti in Calabria 127

26/03/2019 **giornaledicalabria.it**
Porto di Gioia Tauro: sopralluogo di investitori della banca giapponese 128

26/03/2019 **Il Dispaccio**
Porto di Gioia Tauro, "La città futura": "Il nuovo presidente dell' Autorità di sistema sia una figura di indubbia competenza" 129

26/03/2019 **Informazioni Marittime**
Banca di Tokyo in visita a Gioia Tauro 130

26/03/2019 **LaC News 24**
Il porto di Gioia Tauro nel mirino degli investitori giapponesi 131

26/03/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI*
Gioia Tauro, sopralluogo di investitori giapponesi 132

26/03/2019 **Zoom 24**
Escluso dagli accordi per la "Via della seta", il porto di Gioia Tauro nel mirino dei giapponesi 133

Olbia Golfo Aranci

27/03/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 39
Ruota panoramica sul golfo? Dovrà decidere l' Autorità portuale 134

Cagliari

27/03/2019 **La Nuova Sardegna** Pagina 14
Filt Cgil: porto canale, a rischio i primi 40 posti 135

27/03/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 12
Una strategia per Cagliari 136

26/03/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI*
Porto di Cagliari, a rischio quaranta posti di lavoro 137

Messina, Milazzo, Tremestieri

27/03/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 18
Toninelli: lo Stretto per noi è strategico 138

27/03/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 18
«Un impegno preso e rispettato» 139

27/03/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 18
Gli incontri in Capitaneria e Authority 140

27/03/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 18
Musumeci: siamo pronti a indire un referendum per il Ponte 141

26/03/2019 **FerPress**
Sicilia: Toninelli, Sud essenziale per rilancio del Paese. In programma investimenti reali 142

27/03/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 27
Bretella porto-asse viario Oltre le attuali distanze 143

Palermo, Termini Imerese

27/03/2019 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 2
Il porto di Palermo cambia volto: maxi piano da 120 milioni 144

27/03/2019 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 4
Imprese del mare, in Sicilia l' 11,5% del totale nazionale 145

Trapani

27/03/2019 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 13
Trapani, tre milioni di euro per il rifacimento dell' area portuale 146

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Focus

27/03/2019 **Corriere della Sera** Pagina 14
Macron a Xi: «Rispetto per l' unità europea» 147

27/03/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 20
Via della Seta, l' accordo Italia -Cina opportunità o minaccia per il Paese? 148

26/03/2019 **Port News** *di Diego Moscati*
Accordo Cina-Italia: un Milione di motivi per andare avanti 149

MERCOLEDÌ 27 MARZO 2019 www.corriere.it In Italia (con "Style Magazine") EURO 2,00 | ANNO 144 - N. 73

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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

caffè motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

Qualificazione Euro 2020
L'Italia di Mancini travolge il Liechtenstein
di **Mario Sconcerti** e **Paolo Tomaselli**
a pagina 47

Domani su 7
Una foto per imparare: la bimba in costume sardo L'arte della convivenza
di **Beppe Severgnini**
a pagina 21

caffè motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

Politica in tribunale

GIUSTIZIA E VALORI INTOCCABILI

di **Angelo Panebianco**

Quando sulla graticola (avvisi di garanzia, arresti eccetera) ci finiscono gli antigarantisti, coloro che hanno costruite le proprie fortune e calamitato consensi dedicandosi al sistematico linciaggio morale degli avversari, lucrando sulle disgrazie giudiziarie altrui, si possono adottare l'uno o l'altro dei due atteggiamenti. Si può scegliere di battere le mani e limitarsi a dire «Ben vi sta. Chi di spada ferisce, eccetera eccetera». E passare ad altro. Oppure si può cercare di sfruttare la «finestra di opportunità», ci si può sforzare di parlare a quelli — ora certamente disorientati — che hanno seguito i linciatori morali come se fossero il pifferaio di Hamelin. Allo scopo di far capire loro quanto sbagliato — anzi, barbaro — fosse l'atteggiamento di chi condannava le persone prima che ci fosse una sentenza di tribunale, di chi trattava da accertato «criminale» chiunque fosse soggetto a un qualche procedimento da parte di una procura.

Forse la tempesta giudiziaria che si è abbattuta a Roma sulla giunta Raggi farà capire a qualcuno che non lo aveva capito quale sia il prezzo che una collettività paga quando rinuncia ad attribuire valore a certi principi liberali.

Complice anche il fatto che qui da noi esiste l'unità delle carriere (fra giudici e procuratori), molti fanno, da sempre, confusione fra l'azione di una procura e la sentenza di un tribunale.

continua a pagina 28

Il bus dirottato Il leader leghista sul ragazzo egiziano: come un figlio. La risposta: non me l'aspettavo

Cittadinanza ai piccoli eroi

Salvini ora accoglie l'appello per Ramy e Adam. Di Maio: l'ho convinto io

«È come se fosse mio figlio — ha detto Salvini —, sì alla cittadinanza per Ramy. Il suo atto di coraggio supera le leggi». E sì alla cittadinanza per Adam. «L'ho convinto io», dice Di Maio.
alle pagine 2 e 3
con l'intervento di **Gian Antonio Stella** a pagina 29

Lo scontro La volontaria rapita quattro mesi fa

FOTO ANSA

Silvia Romano, 23 anni, la volontaria milanese rapita in Kenya da una banda armata il 20 novembre 2018

Il sequestro di Silvia Roma al Kenya: lasciateci indagare

di **Fiorenza Sarzanini**

Tre giorni fa l'ultima richiesta di inviare in Kenya un pool di investigatori. Ma ancora una volta solo silenzio. Si inasprisce, dunque, lo scontro tra Italia e Kenya sulla ricerca di Silvia Romano, la ragazza di 23 anni volontaria per «Africa Milele» rapita il 20 novembre. a pagina 15

GIANNELLI

LA CITTÀ, IL CALCIO, I SIMBOLI

Giusto demolire San Siro? Milano, la disfida sullo stadio

di **Arianna Ravelli**

San Siro, fine di un'epoca? L'ipotesi della demolizione e della costruzione di uno stadio che sorgerebbe nell'attuale parcheggio sta acquistando peso. Milano si divide fra nostalgici e modernisti. Nel tondo Mazzola e Rivera in un derby degli anni Settanta.
alle pagine 44 e 45
M. Colombo, Passerini Senesi

Regole Introdotto l'equo compenso per i contenuti sul web

La Ue riforma il copyright: più tutele per editori e artisti

di **Federico Fubini**

Via libera Ue alla nuova direttiva per il diritto d'autore. Si va verso una maggiore protezione del copyright in un settore il cui valore supera i 900 miliardi di fatturato. Un sì arrivato nonostante il massiccio lobbying contrario delle multinazionali Usa.
alle pagine 8 e 9 **Caizzi, Pennisi, L. Salvia**

LA MAGGIORANZA

I furbetti del «no»

di **Daniele Manca**

La maggioranza che sostiene il governo italiano si è espressa per il no alla direttiva europea sul copyright.
continua a pagina 28

IL SUICIDIO AGITA LA FRANCIA

Il maestro Jean La fine, la rivolta

di **Stefano Montefiori**

Si è suicidato dopo un'accusa di maltrattamenti. La storia del maestro Jean scuote la Francia. «Noi vessati da alunni e genitori» si lamentano gli insegnanti. Da mesi protestano perché non si sentono protetti dalle istituzioni, che li invitano a non alimentare i problemi.
a pagina 17

MASSIMO AMMANITI
con PAOLO CONTI
IL MESTIERE PIÙ DIFFICILE DEL MONDO
COME SI "DIVENTA" GENITORI
in libreria
SOLFERINO

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Presa per il Nasa

Spettabili signori della Nasa, ci avete appena comunicato che la prima strombazzatissima passeggiata spaziale «tutta al femminile» non avrà luogo perché a una delle due astronaute servirebbe uno scafandro di taglia «medium», mentre a disposizione ha soltanto la «large». Fatemi capire. Generazioni intere sono cresciute nel vostro mito. Hanno imparato a contare alla rovescia in inglese dallo speaker di Cape Canaveral. E si sono messe in camera il poster della prima orma umana sulla Luna, qualcuno chiedendosi se fosse davvero la Luna e non un set di Kubrick, ma nessuno immaginando che Armstrong fosse stato scelto perché era l'unico a essersi portato in orbita le scarpe della misura giusta.

Molti vi stimano o vi temono al punto da considerarvi depositari di misteri insondabili: le prove dell'esistenza di Dio, degli alieni, del cervello di Toninelli. E ora vorreste farci credere che chi vuole mandare l'uomo su Marte non riesce a mettere uno scafandro di ricambio in valigia? In assenza di gravità si diventa più alti di cinque centimetri: perciò il barzellettomane Berlusconi ha sempre detestato essere grave. Ma ad allungarsi è il corpo, mica la testa. Voglio sperare che questo boicottaggio sia opera di un ingegnere spaziale espulso per eccesso di misoginia dal congresso delle famiglie di Verona. Altrimenti dovrei concludere che siete diventati dilettanti allo sbaraglio, pronti per andare alla Corrida. O al governo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

HERNO

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1 c1. DCB Milano
9 771120 498008 90327

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Iniziata finalmente l'autopsia su Imane Fadil. I nuovi avvocati della famiglia: "Nessun preconcetto o tesi complottista, vogliamo la verità". E non sono i soli

ristora CORTADO

CAPSULE GOURMET ristora

il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Mercoledì 27 marzo 2019 - Anno 11 - nº 85
Redazione: via di Sant'Erasmo nº 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

Dopo le critiche

Di Battista non si candida: "Il silenzio è bellissimo"

DE CAROLIS A PAG. 4

Il COMMENTO

TOTÒTRUFFA ALL'AMERICANO SULLO STADIO

ANTONIO PADELLARO A PAG. 5

Blitz a Enna

Ecco l'ovile dove Riina ordinò di uccidere Giovanni Falcone

CALAPÀ A PAG. 8 - 9

Privatizzazioni

In Montenegro gli affari di A2A e quella strana fidanzata di B.

BAGNOLI A PAG. 16 - 17

ESCLUSIVO

LE CHAT SEGRETE CHE INGUAIANO BABBO TIZIANO

I PM "ENTRANO" NELL'IPHONE DEL FACCENDIERE RUSSO: SI PARLA DELL'INCONTRO TIZIANO-ROMEO E DELL'OK DI RENZI SR. ALL'"ACCORDO QUADRO" PER I SOLDI AI DUE

LILLO E PACELLI A PAG. 2 - 3

Certezza della non-pena

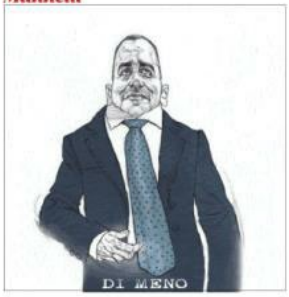
» MARCO TRAVAGLIO

Sarà il virus populista? Sarà il contagio sovranista? Sarà il vento di destra? Sarà l'allergia all'Europa? Saranno le fake news di Putin? Sarà che sta tornando il fascismo? Sarà che abbiamo smesso tutti di leggere i libri giusti? Può darsi. Mentre i più acuti intellettuali e giornalisti si massacrano di pippe mentali per spiegare perché la gente vota sempre all'opposto di come dicono loro, dimenticano che di solito la spiegazione giusta è sempre la più semplice. Chi non si dà pace per l'altissimo consenso di cui gode questo governo, e in particolare Salvini, dovrebbe leggere qualche saggio politologico in meno e qualche articolo di cronaca nera in più. Tipo quello sul tentato stupro dell'altra notte al parco torinese del Valentino. Una coppia di diciottenni si apparta su una panchina vicino al Po e viene aggredita da un uomo di colore che grida, indicando lei: "Adesso la uso un po' io". Come se la ragazza fosse un oggetto. E, brandendo una bottiglia rotta, mette in fuga il fidanzato, che corre a chiedere aiuto ai vigilantes della vicina discoteca *Life*. I quali chiamano la polizia. Intanto la fidanzata si divincola dal tentativo di stupro e scappa verso il fiume, ferita (prognosi di 30 giorni) e inseguita dal bruto. Che poco dopo viene placcato dagli uomini di una volante mentre sta per tuffarsi nel Po.

Le sue prime parole sono di scherno agli agenti: "Quello che fate non serve a un cazzo. Non servite voi, non servono i giudici: tanto io sono sempre fuori". Il tizio ha 33 anni. Si chiama, o dice di chiamarsi, Gueladje Koulibaly. E proviene, o dice di provenire, dalla Guinea. Le forze dell'ordine lo conoscono bene: è un immigrato irregolare senza permesso di soggiorno né fissa dimora né occupazione, a parte lo spaccio di droga. Ha bivaccato a lungo nelle palazzine degradate del Moi (il villaggio olimpico di quell'enorme spreco che fu Torino 2006). Entra ed esce da una caserma alla questura al carcere, vantando vari precedenti per violenza e resistenza a pubblico ufficiale. Ma non solo. Il 25 novembre scorso tenta di entrare nella discoteca *Life*, sempre la stessa, con la scusa di recuperare un inesistente pallone da basket perduto. I buttafuori lo respingono all'ingresso e lui, per vendicarsi, torna lì con una bomba molotov che per miracolo non riesce a lanciare contro il locale. I carabinieri lo inseguono e lo arrestano. Ma in un paio di giorni è di nuovo fuori, e torna a spacciare al Valentino. A metà marzo scoppia una rissa tra i migranti che occupano l'ex villaggio olimpico. I testimoni dicono alla polizia che l'ha provocata Koulibaly, ormai uccel di bosco.

SEGUE A PAGINA 24

Mannelli



I VERBALI La confessione di Battisti: "Passavo per un intellettuale"

"Nessuno mi ha mai dato la caccia"

» DAVIDE MILOSA

Sardegna carcere di Oristano. L'ex terrorista dei Proletari armati per il comunismo (Pac) parla per la prima volta. Subito entra nel merito e rivela un dato clamoroso: "Nessuno mi ha dato la caccia". Oggi ha 64 anni, sulle spalle quattro omicidi e un ergastolo. È lucido, sintetico, ragionevolmente critico. Dieci le pagine di verbale per rimettere insieme una latitanza durata 38 anni. Battisti conferma la verità delle sentenza, per lui e per gli altri condannati. Non fa nomi. Ma spiega quella caccia mancata: "Gli appoggi di cui ho goduto sono stati il più delle volte di carattere politico, rafforzati dal fatto che io ero ritenuto un intellettuale, scrivevo libri, ero insomma una persona ideologicamente motivata, per cui nessuno sentiva il bisogno di agire contro di me".

SEGUE A PAGINA 10

La cattiveria

Salvini: "Rami potrebbe essere mio figlio". E così ne ha approfittato per offendere la madre

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

COSTI NASCOSTI

Elenchi telefonici: non li vediamo più però li paghiamo

DE RUBERTIS A PAG. 17

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Brazzale dal 1784 Burro e Formaggi

IL FOGLIO quotidiano

Redazione e Amministrazione: Via Vitter Pisani 19 – 20124 Milano. Tel 06 589090.1

Sped. in Abb. Postale - D. 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

ANNO XXIV NUMERO 73 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MERCOLEDÌ 27 MARZO 2019 - € 1,80

Brazzale dal 1784 Burro e Formaggi

Il convegno di Verona e il "Truce due" Fontana mi fanno orrore, ma la proposta della Lega contro l'aborto è magnifica

La ruota dei conventi va bene, l'adozione va bene, programmata e sicura anche meglio, guardatevi "Juno" il film antiabortista spacciato dai benpensanti come favola incolore con il quale chiudemmo la campagna elettorale contro l'aborto: l'eliminazione del non nato come rifiuto ospedaliero, cioè il regime attuale, è quello che i cretini chiamano medioevo. Nel bel libro di Gianluca Briguglia sul medioevo è raccontato che gli studenti del primo anno, e probabilmente non i migliori, credono che i roghi siano medioevali, e ce ne furono, ma l'esplosione del fuoco purificatore è storicamente un complemento dei tempi moderni. Lo statuto giuridico dell'embrione, fatta salva la tutela depenalizzata di donne maschi e medici dai rigori della legge, va bene. E' medievale "credere nella scienza", come si dice nel caso del global warming, perché la scienza si confuta e si verifica, magari invece si crede in Dio Padre Onnipotente, e poi "non credere" che un essere umano concepito dotato del corredo cromosomico idoneo, unico per ciascuno, e fotografabile, rilevabile, sia qualcuno da tutelare e non qualcosa da asportare senza drammi e con drammi. fa lo stesso.

Mi sono permesso di definire magnifica una proposta di legge della Lega, il partito (si fa per dire) di un ministro che mi pare lo spettro del passatismo, un Truce due, impegnato nell'organizzazione di un convegno veronese etico-sovranista che mi fa orrore, con arcipreti omofobi, idee per la rieducazione dell'umanità, ma Lessing non c'entra, e altro ancora. So di essermi giocato il paradiso, eppure non posso evitarlo. Perché no? Mi spieghino perché no. L'aborto è molto popolare, è uno strumento del way of life. Sulla scia dei puritani americani, tutto il mondo l'ha adottato, e dove è punito lo è per ragioni di fondamentalismo antiumanista. L'antiaborto non come manette ma come policy pubblica e incentivo alla natalità è minoranza, già eliminato via referendum, come fosse l'abolizione del Senato, l'aborto è un servizio sociale tra gli altri, come la mensa e i trasporti pubblici e la Rai. Ma non è la mensa. Non integra, esclude. Annienta, è il male assoluto nel conflitto tra assoluti. La sua trasformazione, da occorrenza grave, rara, ai limiti dell'impossibile, dell'inconcepibile nel concepito, in diritto di libertà riproduttiva è il più grande scandalo nella storia dell'umanità, comparabile soltanto alla Shoah. E dobbiamo essere tuttavia ciechi e sordi al suo cospetto. Moralmente sordi.

Non va bene. Le cose esistono al di fuori di noi, anche quando sono cose in sé. *Memento audere semper*. E' un principio illuminista e materialista, oltre che una dimensione spirituale e un'acquisizione scientifica più importante del club di Roma e del club di Parigi, e delle loro apocalittiche conclusioni inverificate sul destino della terra assassinata dall'uomo. Anche gli esseri umani, per di più senzienti, capaci di dolore, esistono al di fuori di noi, sebbene racchiusi inizialmente in un corpo di donna sfruttato da una sottocultura maschia che spaccia la sua libertà per quella di lei. Quello che accade a New York è un abominio. Quello che accade tutti i giorni ovunque è un abominio. Non sono i Pence, i Trump e i leghisti la tribuna giusta da cui parlare, non sono gli arcipreti e i campaigner del rifiusso antilaico. Ma le questioni di principio, quando sono generalmente umane e sensibili, superano ogni confine politico e ideologico. Vorrei che il convegno di Verona fosse vietato e disperso dai carabinieri, ma sono a favore della legge bru bru se dice le cose vere e verificate che sono in minoranza nella società, et pour cause.

L'anticongiunzione astrale

Banche, Tav, e autonomia: il Veneto diventa la vittima sacrificale del governo

A casa della Lega, Brescia-Padova bloccata e risarcimenti ai truffati sospesi. Tutte le ansie grilline sulla "secessione" di Zaia

Così Salvini tradisce il nord-est

Roma. Gianantonio Da Re, il suo timore che la beffa possa concretizzarsi, lo esprime in una frase lasciata a metà: "Sarebbe il colmo che non sfruttassimo questa congiunzione astrale", sospira il segretario della Lega veneta, citando, chissà quanto inconsapevolmente, la ormai proverbiale "cometa di Halley" evocata nelle chiacchierate proibite dei grillini romani. "Siamo al governo della regione, siamo al governo del paese e abbiamo anche un ministro, veneto e leghista come Erika Stefani, che si occupa della questione". La questione cui allude Da Re è quella dell'autonomia, che però rischia d'impantanarsi nelle secche parlamentari, tenuta in ostaggio di equilibrismi politici. "Se fossi nei grillini, non mi metterei di traverso: perché l'autonomia è vitale anche per loro, visto che al governo sono legati a doppio filo a noi". Il Veneto soffre, il Veneto ribolle. E non solo per l'autonomia. "Nello sblocca cantieri deve esserci il Sì alla Tav, punto e basta", spiegava ieri Elena De Berti, assessore regionale ai Trasporti in trasferta romana, al deputato Paolo Paternoster, leghista e veronese come lei. "Non c'è motivo – insisteva la De Berti in Transatlantico – per non fare la Brescia-Padova, un'opera necessaria per l'intero nord-est, da realizzare in fretta". Solo che di fretta non si può, visto che Danilo Toninelli ha sottoposto pure questa infrastruttura al vaglio dell'analisi costi-benefici. "La attendiamo a giorni", dicono dal suo staff, evitando però di spiegare come mai sia invece di sette mesi il ritardo accumulato da Rfi nel dare il via libera al piano degli espropri, necessario per la delimitazione dei cantieri e l'avvio effettivo dei lavori sulla tratta che va da Brescia a Verona, il primo lotto per cui sono stati stanziati, e congelati, 1,8 miliardi dei nove totali. (Valentini segue a pagina quattro)

LUCA ZAIA

Antagonisti farlocchi

Ilva, Tav, Tap. "Il M5s ha preso i nostri 'No' e li ha trasformati in 'Sì' per Salvini", dice il comunista Marco Rizzo

Roma. "Ci credo che perdono dovunque. Questi hanno preso tutti i No della sinistra estrema, si sono appropriati dei nostri No, e li hanno trasformati in Sì al servizio del governo di Matteo Salvini. Un capolavoro".

E "questi", per Marco Rizzo, cinquantanove anni, segretario del Partito comunista – tendenza Stalin? "Ovviamente" – sono i Cinque stelle. "Potremmo partire dal Tav. All'inizio i grillini a Taranto avevano fatto una battaglia giusta. Che era la nostra battaglia. Cioè chiudere l'impianto, bonificare e riconvertire. Ve lo ricordate che diceva Grillo? Ecco, alla fine hanno attuato il piano Calenda. E questa è la cosa più vistosa".

Poi è arrivato il resto. "Il nostro No al Tap con loro è diventato un Sì al Tap. Il nostro No al Muos in Sicilia con loro è diventato un Sì al Muos. Il No agli F-35 idem. Pure le Trivelle. E possiamo dire anche la Tav".

Beh. No. La Tav no, su. "Ma se le gare sono partite. Mica siamo tutti fessi. Non è che se li chiami 'avis de marché' non sono più dei bandi di gara. E secondo voi dopo le europee li revocheranno? Ma manco per niente".

Incoerenti. "Persino con il Venezuela hanno un rapporto da vorrei ma non posso".

Non riescono a dirlo chiaro che sono per Maduro. "Vogliono piacere a quelli di estrema sinistra ma anche a quelli di estrema destra. E infatti dicono di non essere né di sinistra né di destra".

Ed è possibile? "Ma no che non è possibile. Quando non sei né di destra né di sinistra, che cacchio sei? Sei il Niente. E si vede".

Però il Niente vi ha fregato il programma. "Lo so. Purtroppo è così. La colpa è anche mia. Io posso avere tutte le ragioni ideologiche del mondo, ma non ho forza oggettiva di costruire una rappresentanza alternativa". (Merlo segue a pagina quattro)

Trump il sabotatore

Parla Frum, il saggista per nulla liberal che aveva visto tutti i limiti dell'inchiesta Mueller due anni fa

New York. E' difficile confondere David Frum con i tanti liberal delusi in questi giorni dalla fine dell'inchiesta di Robert Mueller sulle interferenze russe nelle presidenziali 2016 e avviliti ancora di più dalle quattro pagine striminzite del procuratore generale Barr, che per ora è tutto quello che si conosce del rapporto finale di Mueller. Frum è un saggista che sta dalla parte opposta, nel 2001 e 2002 scriveva i discorsi del presidente George W. Bush e fa parte di quei conservatori eminenti che si sono schierati contro la presidenza Trump perché la considerano come una deriva intollerabile del Partito repubblicano e delle idee conservatrici. Quando nel 2017 si cominciò a parlare di affidare un'inchiesta sulle interferenze russe a un procuratore speciale, Frum spiegò sulla rivista Atlantic che si trattava di una cattiva idea. Molto meglio sarebbe, argomentò, creare una commissione indipendente di esperti non politici, perché un procuratore speciale è inevitabilmente legato al suo lavoro di procuratore, quindi alla ricerca di prove da usare in un tribunale. Facciamo un esempio, scrisse: se un procuratore scopre che un politico è stato finanziato dalla mafia molti anni fa e ormai il reato è caduto in prescrizione non citerà il fatto perché non serve a rispondere alla sua inchiesta – quindi il dato resterà per sempre secretato – ma per una commissione d'inchiesta indipendente la stessa informazione è rilevante e può diventare pubblica. Per non parlare del fatto, proseguiva, che molte operazioni che gli americani avrebbero diritto di conoscere potrebbero non essere reati. Come definire quello che succede se un comitato elettorale si mette d'accordo con un sito come Wikileaks per coordinare le sue manovre durante la campagna? Il procuratore potrebbe lasciare fuori dalle sue conclusioni azioni che invece interessano agli elettori. Il pezzo oggi suona profetico. Mueller ha consegnato il suo rapporto sei giorni fa, dopo un lavoro durato quasi due anni e con una mobilitazione ingente di risorse investigative, ma allo stato attuale le delle cose non sappiamo nemmeno quante pagine ha. (segue a pagina quattro)

Quel razzista di Twain

In America si vuole bandire Huckleberry Finn. Bock-Côté: "Il politicamente corretto è un impero"

Roma. Mark Twain trascrisse tabù e pregiudizi caratteristici della società sudista prima della guerra civile americana, ironizzandovi, esponendoli al ridicolo, mostrandone la durezza, tranciandoli col riso, il burlesco, l'umorismo velato di nostalgia, il sarcasmo. Nacque così il romanzo considerato da molti il più grande capolavoro della letteratura americana, "Le avventure di Huckleberry Finn". E' famoso il giudizio di Ernest Hemingway: "In America non c'era niente prima, e non c'è più stato nulla di così buono dopo".

Ma non abbastanza buono per i canoni del 2019, visto che adesso, per la prima volta, l'assemblea di uno stato americano discute se mettere al bando il celebre romanzo di Twain. Un libro espulso dalle scuole in nome di una legge.

Accade in queste ore nel New Jersey, dove due membri afroamericani dell'Assemblea hanno introdotto una risoluzione chiedendo ai distretti scolastici di rimuovere "Le avventure di Huckleberry Finn". "L'uso nel romanzo di un insulto razzista e le sue rappresentazioni di atteggiamenti razzisti possono turbare gli studenti", si legge nella risoluzione "NJ ACR225" introdotta dai democratici Verlina Reynolds-Jackson e Jamel Holley. Ironia della sorte, il romanzo di Twain quando uscì nel 1885 fu attaccato perché antirazzista: il personaggio di Jim era troppo eroico per uno schiavo. La risoluzione rileva che i distretti scolastici in Pennsylvania, Virginia, Minnesota e Mississippi hanno già rimosso il libro dai curricula. Secondo l'American Library Association, il romanzo di Mark Twain è stato il quattordicesimo libro più vietato negli ultimi anni. (segue a pagina quattro)

DELITTO D'AUTORE SUL COPYRIGHT

Il Parlamento europeo approva la giusta legge sul diritto d'autore e dà una lezione ai sostenitori dell'anarchia digitale. I populisti votano contro. Ecco perché regolare le piattaforme su internet non è una questione di diritto: è una questione di democrazia

E' accettabile che il nostro continente digitale sia un continente dove il valore non è di chi lo ha creato ma di colui che lo trasporta fino al consumatore finale? Il Parlamento europeo ieri ha votato a favore della riforma del copyright approvando una legge molto discussa che interviene principalmente su due questioni importanti. Primo: offrire ai titolari dei diritti d'autore maggiori strumenti per negoziare accordi migliori sulla remunerazione derivata dall'utilizzo delle loro opere presenti sulle piattaforme internet. Secondo: rendere le piattaforme internet direttamente responsabili dei contenuti caricati sui propri siti. Una volta che la legge verrà recepita dai parlamenti nazionali, le piattaforme che lavorano su internet dovranno impegnarsi a rimuovere tutti i contenuti illeciti, dovranno prevenirne la futura pubblicazione con un meccanismo di filtro, dovranno prevedere un equo compenso per i produttori dei contenuti e dovranno esercitare un controllo su ciò che viene caricato in modo da escludere la pubblicazione di contenuti protetti dal diritto d'autore e sul quale gli utenti non detengono diritti. Ragionare sull'importanza della normativa sul copyright solo dal punto di vista tecnico rischierebbe di essere però un errore molto grave, che avrebbe l'effetto di mettere in secondo piano un lato non meno importante della battaglia sul diritto d'autore, che riguarda il dovere di una classe dirigente con la testa sulle spalle di scegliere da che parte stare tra due mondi possibili, quando si parla di internet: la difesa del principio di responsabilità o la difesa del principio di irresponsabilità. Difendere il diritto d'autore, difendere il principio che chi produca contenuti debba essere tutelato, difendere il principio che chi usa contenuti prodotti da altri debba pagare per usare quei contenuti, non è soltanto una questione giuridica. E' una questione prima di tutto culturale, di fronte alla quale, negli ultimi mesi, si sono ritrovati in mutande tutti coloro che hanno scelto di portare avanti un'idea politica molto pericolosa non solo per il futuro della rete ma per il futuro della democrazia: il principio farlocco che ogni regola imposta al web sia un potenziale bavaglio per la nostra democrazia: "Il Parlamento europeo – ha detto ieri un sottosegretario di stato del governo italiano, l'onorevole Carlo Sibilia, del M5s – ha approvato una direttiva che imponendo ulteriori oneri di licenza ai siti web che raccolgono e organizzano le notizie rischia di colpire in modo rilevante le libertà di espressione e di partecipazione online". Il mito dell'infallibilità universale della rete, e dunque della sua sostanziale inviolabilità, è il mito che si trova all'origine della scelta fatta ieri dalla maggior parte dei populisti presenti nel Parlamento europeo di non votare a favore della difesa del diritto d'autore (la Lega e il M5s hanno votato no, dimostrando ancora una volta che sui principi che contano in Europa la simmetria tra Salvini e Di Maio è semplicemente perfetta). Ed è all'origine anche di un'altra scelta fatta otto giorni fa sempre dagli stessi populisti in Europa: non votare a favore di una risoluzione che ha impegnato il Parlamento a lavorare a una legge tesa a condannare con forza le azioni politiche sempre più aggressive di Russia, Cina, Iran e Corea del nord – "che cercano di minare o sospendere i fondamenti e i principi normativi delle democrazie europee e la sovranità di tutti i paesi del partenariato orientale" – sanzionando le società di social media, i servizi di messaggistica e i fornitori di motori di ricerca che non riescono a rimuovere rapidamente le notizie false diffuse in modo sistematico sulla rete (in questo caso la Lega si è astenuta, il M5s ha votato contro). Nel migliore dei casi, chi mostra indifferenza rispetto all'idea di dover fare tutto il necessario possibile per responsabilizzare chi veicola contenuti sulla rete, lo fa per questioni legate non all'ideologia ma alla superficialità (e in alcuni casi tra coloro che difendono il principio della irresponsabilità delle piattaforme digitali ci sono anche alcuni liberisti sfegatati che in buona fede si rifiutano di sostenere forme aggiuntive di tassazione indirette ai giganti del web). Nel peggiore dei casi, invece, chi mostra disinteresse rispetto al tema della responsabilizzazione delle piattaforme digitali lo fa perché considera un non problema il Far West senza regole della rete e perché vede nella difesa dell'anarchia digitale una difesa del proprio modello di business politico (il sottosegretario all'editoria del Movimento cinque stelle, l'onorevole Vito Crimi, è arrivato a teorizzare la difesa delle notizie bufala sostenendo che punire chi pubblica fake news significa, testualmente, reprimere la libertà di informazione). Nel bellissimo discorso tenuto a settembre del 2017 alla Sorbona, il presidente francese Emmanuel Macron, parlando di diritto d'autore, ha spiegato perché l'Europa oggi ha il dovere di rispondere a una domanda semplice: "E' accettabile che il nostro continente digitale sia un continente dove il valore non è di chi lo ha creato ma di colui che lo trasporta fino al suo consumatore finale?". I partiti sovranisti, in Italia ma non solo, dovendo scegliere come rispondere a questa domanda hanno deciso di non tutelare il valore creato da chi produce contenuti. Si potrebbe non ingigantire la questione, se il tema fosse solo di carattere giuridico. Ma quando al centro del dibattito c'è la scelta se governare internet o farsi governare da internet è evidente che il problema non è il futuro del diritto, ma è il futuro della democrazia.

L'allarmismo di Google

La campagna contro la direttiva sul copyright ha titillato sentimenti che confinano con il populismo

Milano. Se avete visto un video su YouTube di recente, saprete probabilmente che internet è in pericolo esiziale. Se avete cercato qualcosa su Wikipedia in questi giorni, saprete che sulla libertà d'espressione in rete incombe una nuvola nera – e alla beffa si è aggiunto il danno di non poter portare a termine la ricerca, chè l'enciclopedia online era chiusa per protesta. Da Reddit a Facebook, tutte le grandi aziende digitali americane hanno inscenato mesi di proteste e mobilitato milioni di persone dicendo che l'Unione europea voleva far chiudere internet con l'approvazione della direttiva sul copyright. Ecco, no. (Cau segue a pagina quattro)

G3 + 1

C'è un equivoco su come si tratta con la Cina. Il vertice di Macron, Merkel, Juncker e Xi ha voluto risolverlo

Milano. Multilateralismo forte, rispetto delle regole europee, reciprocità: queste sono le parole chiave del rapporto che l'Unione europea vuole instaurare con la Cina. Il presidente francese, Emmanuel Macron, ha riunito ieri a Parigi la cancelliera tedesca, Angela Merkel, e il presidente della Commissione europea, Jean-Claude Juncker, per incontrare il presidente cinese, Xi Jinping, e portarsi avanti con i lavori in vista del vertice sino-europeo del 9 aprile. La Cina vuole trattare direttamente con ogni singolo paese – e più conveniente, come si è visto con il Memorandum italiano – ma Macron ha voluto presentargli un fronte unito e battagliero. (Peduzzi segue a pagina quattro)

Bambini in ostaggio

La cittadinanza a Ramy e il circo mediatico-politico adulto che si scontra usando parole e azioni dei più piccoli

Partendo dalla fine, c'è Matteo Salvini che ha detto sì: si alla cittadinanza per Ramy, il ragazzino di origine egiziana che ha sventato la strage con una chiamata ai carabinieri dal bus del terrore lanciato verso Linate. "E' come se fosse mio figlio"; "per atti di bravura e coraggio, le leggi si possono superare": il ministro parla nel momento del lieto fine e Ramy ringrazia, e anche suo padre ringrazia, e Luigi Di Maio dice che è stato lui a convincere il vicepremier gemello diverso nel governo giallo-verde, e sembrano tutti per un attimo soddisfatti, se non felici e contenti, attorno alle parole, ché le parole sono importanti, diceva il Nanni Moretti di "Palombella Rossa" (i fatti seguiranno – e per lo *ius soli* si vedrà). Partendo dall'inizio, senza ancora avere lieto fine, ci sono altre parole – di bambini, di adulti, di adulti che, nel cosiddetto circo mediatico-politico, prendono in prestito e in ostaggio parole di bambino, per esempio quelle di Ramy ("che cosa avrebbe detto Salvini se fossimo morti tutti?"), mentre Salvini ripeteva che no, non c'erano gli elementi per concedere la cittadinanza; e che se uno voleva cambiare la legge sullo *ius soli* "prima si doveva far eleggere in Parlamento". Ma ancora prima c'era il padre di Ramy che chiedeva la cittadinanza per suo figlio – questo almeno gli si sentiva dire dopo il dirottamento – e c'era il figlio che, con il suo amico Adam, andava da Fazio Fazio, a "Che tempo che fa", a dire "da grande farò il carabiniere", con il cappello da carabiniere e alla presenza di due tra i carabinieri-eroi della terribile mattinata in cui il dirottatore aveva versato benzina lungo tutto l'autobus minacciando e legando studenti e docenti, e c'era Fabio Fazio che incoraggiava Ramy e Adam – vuoi fare il carabiniere? E le parole anche in questo caso sono importanti, nel dilagare di afasia adulta che parla con le parole dei bambini (bambini che diventano quasi "bambini magici": Ramy per l'immigrazione come Greta per il clima?). E succede che la parola del bambino – distorta, ripresa, adattata, indossata – diventi a volte pretesto per scontri surreali. Intanto il conduttore di "Non è l'Arena" Massimo Giletti faceva scoppiare il caso uguale e contrario Ramy non ha la cittadinanza forse perché il padre ha precedenti penali? Ma lui, il padre di Ramy, intervistato in una sala d'attesa, diceva comunque di non aver mai chiesto la cittadinanza per nessuno, neanche per suo figlio, e che erano stati i giornalisti a "strumentalizzarlo": "Sono qui da 18 anni e non l'ho mai chiesto prima. E' colpa loro se si è creato questo caso, io voglio solo vivere tranquillo". Poi, a "Un giorno da pecora" su Rai Radio 1, alla notizia della concessione della cittadinanza al figlio, negava di avere precedenti penali e ringraziava calorosamente i due vicepremier. Nel frattempo però c'erano gli altri genitori, quelli dell'altro bimbo-eroe, Adam, che, per bocca del loro avvocato, facevano sapere di "non richiedere nulla per se stessi..." ma di "chiedere semplicemente che le autorità prendano in considerazione il comportamento eroico di Adam, che aveva contribuito a salvare se stesso e i propri compagni di classe, quale eminente servizio reso all'Italia ai sensi dell'articolo 9 comma 2 della legge 91/1992 in quanto tale meritevole della concessione della cittadinanza italiana". E senza che i bambini parlassero, ma in loro nome, si ritornava a monte sui social network: che fare con lo ius soli? E c'era chi ricordava che su un tema contiguo, tempo fa ("l'emergenza razzismo"), era stato preso in ostaggio, per farne canovaccio di lite tra opposte fazioni, addirittura il "corpo" di un'atleta: la disciplina azzurra di origini nigeriane Daisy Osakue era stata colpita all'occhio da un uovo lanciato da un'auto in corsa. Poi si era scoperto che i colpevoli erano tre studenti con il vizio del lancio "per combattere la noia". Ma intanto tutti avevano parlato (di qua e di là, e spesso a sproposito).

Andrea's Version

Non è andata come si dice. Non solo così. Non è stato Di Maio a convincerlo. Non solo Di Maio. Salvini, raccontano le voci, ha promesso la cittadinanza italiana al piccolo Ramy solo dopo aver ottenuto una garanzia d'immagine. Contemporaneamente, il sindaco leghista di Legnano conferirà le Chiavi della città al piccolo eroe lumbard Giuanin Cazzaniga, il più virtuoso in assoluto nel togliere il tappo ai gommoni.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

La Giornata

* * *

In Italia

IN LIEVE CALO IL NUMERO DEI DIPENDENTI PUBBLICI. Secondo i dati della Ragioneria generale dello Stato nel 2017 erano 3,24 milioni, in calo rispetto all'anno precedente (-5 mila unità). Il totale del personale è di 3,18 milioni con una riduzione del 7,5 per cento sul 2008. Nel 2017 l'incidenza sul pil del costo del lavoro pubblico risulta pari al 9,1 per cento.

Dal primo aprile è previsto un calo dei costi sostenuti dai consumatori per l'elettricità (-8,5 per cento) e del gas (-9,9 per cento). Lo rende noto l'Arera.

* * *

Il Papa chiede una rinascita "morale" di Roma. "E' necessaria una cura umile perché tanto splendore non si degradi", ha detto il Pontefice in Campidoglio.

(editoriale a pagina tre)

* * *

Musumeci propone un referendum sul ponte sullo stretto di Messina. "L'ipotesi serve a capire cosa ne pensa il popolo siciliano", ha detto il governatore della regione Sicilia.

* * *

Borsa di Milano. Ftse-Mib +0,38 per cento. Differenziale Btp-Bund a 248 punti. L'euro chiude in ribasso a 1,13 sul dollaro.

Nel Mondo

IL CAPO DELL'ESERCITO HA CHIESTO LA RIMOZIONE DI BOUTEFLIKA, il presidente dell'Algeria, attraverso l'applicazione dell'articolo 102 della Costituzione algerina che prevede che un presidente venga destituito per impedimento fisico all'esercizio delle sue funzioni.

* * *

I curdi vogliono un tribunale internazionale nel nord-est della Siria per processare le migliaia di sospetti miliziani dello Stato islamico che si trovano nelle loro carceri.

* * *

Gli stati del Golfo contro Trump. Arabia Saudita, Emirati arabi, Bahrein, Qatar e Kuwait hanno criticato la decisione del presidente americano di riconoscere la sovranità di Israele sulle alture del Golan.

* * *

Il Messico vuole che la Spagna si scusi, e anche il Vaticano, per le violenze commesse dai conquistatori contro gli indigeni.

Il presidente brasiliano, Jair Bolsonaro, ha ordinato ai militari di commemorare il golpe del 31 marzo del 1964.

* * *

C'è stato un altro blackout in Venezuela, è il secondo in poche settimane.

Salvini e il pelo del gatto

Un bravo scrittore italiano che si chiama Paolo Nori, che non è poi così facile essere scrittori, italiani e bravi, qualche giorno fa

CONTRO MASTRO CILIEGIA - DI MAURIZIO CRIPPA

in una bella intervista a Nicola Mirenzi sull'Huffington Post ha detto: "Il problema non è Salvini, il problema è nella nostra testa". E anche: "Credere che eliminato Salvini tutto tornerà a posto mi sembra ingenuo. Perché prima non era tutto a posto". Che è meglio di quel che di solito dicono gli scrittori, su Salvini e anche su Battisti. Lasciando da parte, qui, quel che non era a posto prima, sarebbe un altro discorso, limitiamoci al "problema nella nostra testa". Sono tutti lì a chiedersi, tra il sarcasmo e il disgusto, come possa accadere che Salvini passi in un paio di giorni da "se Ramy vuole la cittadinanza si faccia eleggere" a "la cittadinanza a Ramy? Sì, è un po' come fosse mio figlio" senza pagare pegno. Anzi con la stessa rotonda morbidezza con cui stende la crema sul pane, e soprattutto con la disinvoltura di chi non ha mai sospettato l'esistenza del principio di non contraddizione. Tempo fa era saltata fuori la storia: il sospetto che le sue prese di posizione e, repentini cambi di posizione carpiati, non fossero soltanto studiato cinismo populista, ma prodotti di una macchina, di un algoritmo che pensa e dichiara per lui. L'algoritmo "bestia". Ecco, è una cazzata. Lui sa da che parte lasciare il pelo del gatto, e se il gatto si gira cambia verso alla mano anche lui. Per Salvini è questione di istinto, per noi invece "il problema è nella nostra testa". E' che pensiamo sempre e soltanto a Salvini, sempre più depressi perché lui ci arriva sempre prima, al pelo del gatto.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 27 MARZO 2019 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVI - Numero 72 - 1.50 euro* | www.ilgiornale.it

PASSATO E FUTURO

Tutta la verità sul centrodestra 25 anni dopo

di **Augusto Minzolini**

Si dice che il diavolo è nei dettagli, probabilmente è vero quando si leggono i dati elettorali. Delle elezioni in Basilicata si è già detto (...)

segue a pagina 8

Bugia di Matteo sull'InterMilan

di **Alessandro Sallusti**

Matteo Salvini ha detto che il «centrodestra è una categoria politica morta». Se le parole hanno un senso, oggi stesso dovrebbero saltare i governi di Lombardia, Liguria, Veneto, Friuli, Abruzzo, Molise, Sicilia e Sardegna, tutte Regioni guidate evidentemente da «morti viventi» del vecchio centrodestra.

Davvero una pattuglia di zombie regna su quasi metà degli italiani (26 milioni) e gestisce la metà del Pil nazionale con qualche successo elettorale e sostanziale? Non scherziamo. La parola centrodestra non piace a Salvini, ma agli italiani evidentemente sì. Il leader della Lega dice che il discorso nazionale è «tutt'altra cosa» senza spiegare il perché e il percome, forse per non sfidare logica e buonsenso. Sarebbe come se l'Inter e la Roma quando giocano in Europa si facessero chiamare Milan e Lazio e cambiassero maglia. Si limita, Salvini, a sostenere che «l'attuale governo ha fatto più cose in otto mesi degli altri in otto anni». In effetti c'è del vero. Non per colpa sua, ma il «suo» governo ha certamente fatto più debiti, messo più tasse, creato più disoccupazione, accumulato più spread e più rallentato la crescita di chiunque altro l'abbia preceduto.

Ma va bene così, perché – dice sempre Salvini – il governo gode del sostegno elettorale della maggioranza degli italiani. Immagino che il vicepremier si riferisca alla somma dei voti (quelli reali alle Regionali o quelli dichiarati nei sondaggi) di Lega e Cinque Stelle. Tesi un po' bizzarra perché Lega e Cinque Stelle non si sono mai presentati insieme o alleati a nessuna elezione (semmai al contrario armati l'uno contro l'altro), né hanno intenzione di farlo in un futuro prossimo.

Questo quindi non è un governo (e maggioranza) di popolo ma di palazzo, costruito a tavolino in chissà quale laboratorio (speriamo almeno allocato in Italia). Che piaccia o no al leader della Lega, l'unica maggioranza elettorale trasparente e reale – come si conferma a ogni elezione – è quella del centrodestra, nata proprio oggi 25 anni fa per un'intuizione di Silvio Berlusconi. Che poi a lui piaccia altro è questione di gusti, ma non ci venga a dire che «il centrodestra è morto» perché è sfidare le leggi della matematica, oltre che della politica.

Altra cosa sarebbe sostenere che il suo centrodestra è diverso da quello che è stato di Berlusconi. Sarebbe una tesi interessante da esplorare se solo fosse declinata e, alla prima occasione utile, applicata a tutti i livelli. Senza trucchi e senza inganni.

servizi da pagina 6 a pagina 9

CONFESSIONI DI UN TERRORISTA

Battisti, i verbali choc

«Non so perché ho ucciso. Negozianti da punire ma non sono feroce. I miei difensori? Ideologizzati»

L'EROE DELLA STRAGE SVENTATA

Ramy, Salvini cambia idea: «Subito la cittadinanza»

Patricia Tagliaferri

Il no di Matteo Salvini sulla cittadinanza al ragazzino eroe dell'autobus sequestrato a San Donato Milanese perché non c'erano le condizioni ieri si è trasformato in un sì. «Perché è come se Ramy fosse mio figlio e ha dimostrato i valori di questo Paese», ha detto il ministro dell'Interno.

a pagina 10

ALTRO CHE IUS SOLI Biorou Jean Kean è il padre di Moise

IL BABBO DEL NEO AZZURRO KEAN ZITTISCE I BUONISTI

E il padre del calciatore nero non vuole migranti irregolari

Damascelli a pagina 10

Leggere i verbali resi da Cesare Battisti ai magistrati che lo hanno interrogato fa rabbia. Ne esce il ritratto di un criminale che si fa scudo con una «guerra giusta» ma che mostra un misto di disprezzo e strafottenza. Il maresciallo Santoro fu la sua prima vittima, «ma non so perché venne decisa la sua uccisione»; i negozianti Sabadin e Torregiani «dovevano essere feriti perché erano "miliziani"», ma qualcosa andò storto. E mentre ricorda «con disagio» i tempi della sua militanza, Battisti si prende gioco anche di intellettuali, politici e sindacalisti che lo hanno aiutato nella latitanza: «Mi difendevano per ideologia».

a pagina 4
servizi alle pagine 2-3 e 4

COMPAGNI CHE SBAGLIANO

Cinquant'anni di bugie sulla superiorità morale degli intellettuali rossi

di **Alessandro Gnocchi**

Un riflesso pavloviano. È l'ostinazione con cui la sinistra - anche oggi che Cesare Battisti ha confessato i suoi crimini - rifiuta la realtà. Dopo cinquant'anni, infatti, l'intellighenzia rossa insiste con la favoletta della presunta superiorità morale, in una posa ridicola fuori dal tempo e dal buonsenso.

a pagina 3

FLOP GIALLOVERDE A VIALE MAZZINI

Tv, per la prima volta Canale 5 supera Raiuno

Laura Rio

Ai fallimenti del governo gialloverde si somma anche quello televisivo. Già, perché la Rai sovranista perde spettatori e addirittura fa segnare una storica battuta d'arresto: prendendo in considerazione l'intera giornata, nell'ultimo mese (dal 24 febbraio al 23 marzo), Canale 5 ha infatti raggiunto il 17,06 per cento di share con 1.789.000 spettatori medi, battendo Raiuno che si ferma al 16,57 con 1.737.000 spettatori medi. Un campanello d'allarme per i vertici di Viale Mazzini.

a pagina 11

IL PAPA IN CAMPIDOGLIO: È LA PRIMA VOLTA

E Bergoglio tenta il miracolo Resuscitare la Roma grillina

Massimo Malpica

a pagina 17

VERSO IL RITORNO IN RAI

Il nuovo boom della Cuccarini, Miss Sovranità

di **Massimiliano Parente**

C'era una volta la prima Repubblica, che brutta. Tipo che prendeva Pippo Baudo, bravissimo, per carità, però democristiano, e gli faceva fare qualsiasi cosa oppure Giovanni Minoli, craxiano, che in epoca socialista ebbe il suo periodo d'oro. Adesso ci sarebbe il governo del cambiamento e spunta Miss Sovranità Lorella Cuccarini.

a pagina 11

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

Francesco Ponzi
ceo Ponzi SpA

·Abusi Lg.104
·Assenteismo
·Concorrenza Sleale
·Aliunde Perceptum

ponzi group

ponzi.com
ponzionline.info
ponzinvestigazioni.com

Numero Verde 800-013458

TAJANI SPIEGA LA NORMA UE SUL DIRITTO D'AUTORE

«Finisce l'era dei pirati web»

Anna Maria Greco

La svolta Ue passa anche dalla sua battaglia. Antonio Tajani esulta per il sì del Parlamento europeo alla riforma del diritto d'autore su Internet: «Davide ha sconfitto Golia, i big della Rete. Così finirà il far west digitale», spiega il vicepresidente di Forza Italia. È il primo passo verso un equo compenso per artisti e scrittori il cui lavoro finirà sul web.

Alfano e Gatti alle pagine 12-13

IL COMMENTO

Giusto pagare quel che si usa Anche l'informazione

di **Giuseppe Marino**

a pagina 13

Anche il tuo sogno saprò trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carlino

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

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

•IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/2003 (CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46) - ART. 1, C. 1, DCB MILANO

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)

QN Quotidiano Nazionale

VITA DI LEONARDO di Bruno Nardini

IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 27 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 73 | QN Anno 20 - Numero 85 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE

ristora CORTADO

MILANO, ALLA PRIMARIA NASCE IL REGISTRO DI CONTROLLO

Alunni alla toilette soltanto se schedati

VAZZANA ■ A pagina 19

DOMANI IN REGALO
Speciale LEONARDO
Guida ai grandi eventi delle celebrazioni

CAPSULE GOURMET ristora

IL MITO DEL MASCHIO

CHI ODIA LE DONNE

di EGERIA DI NALLO

«UOMINI che odiano le donne», ci hanno scritto libri e prodotto film. Il tema purtroppo non si limita a essere oggetto di narrativa, ma è sempre più evidente nella vita reale, quella nostra, quella di tutti i giorni, con implicazioni anche gravi. «Gli uomini preferiscono le bionde», titolo di un notissimo film degli anni '50, introduce a una visione completamente diversa.

■ A pagina 14

LE BUGIE DEI POLITICI

LA FAMIGLIA DIMENTICATA

di DAVIDE NITROSI

LA FAMIGLIA non si tocca, diceva Fanfani. Lo hanno preso alla lettera. Negli ultimi 40 anni la famiglia è stata al centro di ogni campagna elettorale e alla periferia di ogni manovra di bilancio. Per carità, passi ne sono stati fatti. Ma con una serie di peccati originali che hanno vanificato gli sforzi. Primo: si è percorsa più la strada del bonus che della riforma fiscale strutturale.

■ A pagina 2

Lo stupro filmato dei bravi ragazzi

Catania, violentano una 19enne e la riprendono con i telefonini

FEMIANI e BELARDETTI ■ Alle pagine 10 e 11

L'ORA ILLEGALE

LA UE DICE STOP AL CAMBIO DELLE LANCETTE DAL 2021
OGNI STATO DECIDERÀ IN PROPRIO. SI RISCHIA IL CAOS

POVERI NOI LATINI

È L'OMBRA DEL NORD

di ROBERTO PAZZI

■ A pagina 5

FARRUGGIA e DEGLI ANTONI ■ A pagina 5

Le aziende: fate figli, vi aiutiamo noi

Culle vuote e Stato latitante, la politica del welfare è a carico degli imprenditori | Servizi ■ Alle pagine 2 e 3

ECCO COSA CAMBIA

Storico sì europeo Il web rispetterà il diritto d'autore

DE ROBERTIS ■ A pagina 4

TAGLIO DELLE TARIFFE

Giù luce e gas Un risparmio da 168 euro

COMELLI ■ A pagina 21

LA CONVERSIONE

Salvini buonista Vede Mahmood e apre a Ramy

COPPARI ■ A pagina 9

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

IL FERITO MAI RISARCITO

Delitto Gucci Io, vittima dimenticata

G.MORONI ■ A pagina 18

LIECHTENSTEIN KO

Gol e show L'Italia ne fa sei

FRANCI e TASSI ■ Nel QS

Domani l'ExtraTerrestre

PELLET Proviene dal legno ed è la nuova frontiera del riscaldamento domestico, alternativa a petrolio e gas. Ma è tutto eco quel che luccica?

Culture

FEMMINISMO Parla Françoise Vergès, politologa e attivista francese a proposito del decolonialismo

Francesca Maffioli pagina 10

Visioni

CINEMA Da domani in sala «Dumbo», il remake in live action di Tim Burton del capolavoro Disney del 1941

Cristina Piccino pagina 13

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 27 MARZO 2019 – ANNO XLVIII – N° 73 www.ilmanifesto.it euro 1,50

IL MINISTRO RICAMBIA IDEA E ORA DÀ L'OK ALLA CITTADINANZA PER RAMI E ADAM. DI MAIO: MERITO MIO

Salvini il «buono»: ius soli ma solo per 2

Il ministro dell'Interno Matteo Salvini cambia idea: si può dare la cittadinanza a Rami Shehata, il 13enne nato in Italia da genitori egiziani che ha contribuito a salvate i compagni sullo scuolabus a San Donato Milanese. Lunedì il leader leghista aveva fatto intendere che i presunti precedenti del padre bloccavano la procedura. Ma si tratta di un operaio incensurato e così Salvini fa una piroetta e inverte la rotta: «Sì alla cittadinanza a Rami, è come se fosse mio figlio». Avviato l'iter anche per Adam, l'altro ragazzo figlio di immigrati protagonista del salvataggio. I 5S s'intestano l'iniziativa: «Sono felice di aver convinto Salvini», ha sottolineato Di Maio. Oggi i due ragazzi saranno al Viminale con tre loro compagni e 12 carabinieri, intervenuti per bloccare il dirottamento. Il sindaco Sala: «Così non affrontiamo il tema dello Ius soli». POLLICE A PAGINA 5

DDL DELLA LEGA SULL'ABORTO

La nuova crociata è contro la 194

«L'aborto è un contraccettivo, troppe uccisioni nascoste a causa delle pillole», la proposta di legge leghista «Disposizioni in materia di adozione del concepito», che vuole minare e delegittimare la 194, è all'esame delle commissioni riunite di Giustizia e Affari sociali. PIGLIARU A PAGINA 5

foto di Frederik Florin/Afp

Delitto d'autore

Il Parlamento europeo approva la controversa direttiva sul copyright che diventa il diritto proprietario dei colossi della Rete. I gruppi politici spaccati sul compromesso raggiunto tra interessi delle imprese digitali e dei grandi editori. Il rischio della censura preventiva pagine 2, 3

all'interno

La Cina in Europa

Macron e Merkel accolgono Xi: «Dialogo alla pari»

Ieri all'Eliseo il presidente cinese ha visto la cancelliera tedesca e il presidente francese. Sullo sfondo la guerra dei dazi tra Stati uniti e Cina e le pressioni statunitensi.

PIERANNI, MERLO PAGINA 4

Algeria

L'esercito in scena: destituire Bouteflika per salvare il sistema

Dopo settimane di proteste, il capo di stato maggiore Gaid Salah propone la soluzione dell'esercito: la destituzione del presidente in nome della stabilità. Manifestanti inascoltati.

GIULIANA SGRENA PAGINA 8

Gaza

«Nessuna tregua» Netanyahu non si fa superare a destra

Ieri giornata di calma apparente nella Striscia. Ma arrivano i riservisti e aumentano le forze armate israeliane. Decine le case palestinesi distrutte lunedì dai raid aerei.

MICHELE GIORGIO PAGINA 8

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipa/CRM/232/2103

9 770025 215000 90327

Colossi digitali

Il copyright e il suo doppio

Vincenzo Vita A PAGINA 2

Via della seta

Per il sud è piena di spine

Tonino Perna PAGINA 15

Venezuela

Guaidó, fallito il golpe, scende in trincea

Roberto Livi PAGINA 14

OSSERVATORE ROMANO

Lucetta Scaraffia lascia: maschilismo

Terremoto nel principale organo di informazione del Vaticano. Lucetta Scaraffia lascia *Donne Chiesa Mondo*, l'inserto mensile dell'*Osservatore Romano* da lei fondato e diretto, insieme al suo staff: maschilismo e clericalismo soffocanti. KOCCI A PAGINA 7

ZINGARETTI

Liste aperte anche agli ex Pd

«Non possiamo perdere neanche un voto». Alla prima riunione di direzione il segretario Pd chiede «spirito unitario» e si fa votare il mandato chiaro per «aprire» le liste per le europee. Anche agli ex della Ditta. L'area Martina vota sì e rompe con il senatore di Scandicci, i turborenziani si astengono. In mattinata Zingaretti vede anche Massimo Zedda e Massimiliano Smeriglio: inizia il confronto su una lista civica nazionale in vista delle politiche. «Dobbiamo essere pronti per lo sfarinamento di M5S» PREZIOSI A PAGINA 6

biani

SPADA ROMA

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXVIII - N° 85 ITALIA

Fondato nel 1892

Mercoledì 27 Marzo 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

SPADA ROMA

L'ex portiere
Lady Giuliani: «Mio marito ignorato perché morto di Aids»
Taormina a pag. 19

Qualificazioni Euro 2020
Vola l'Italia di Mancini Quagliarella da record anche in Nazionale
Majorano a pag. 17

Il caso molestie
Osservatore Romano lo strappo delle donne
Giansoldati a pag. 9

L'analisi

PD, L'ETERNO ERRORE DI INSEGUIRE I GRILLINI

Massimo Adinolfi

Può darsi che nei prossimi mesi i Cinque Stelle «si sfarineranno»: è una prospettiva che i democratici devono tenere in debita considerazione, ha suggerito ieri il neosegretario democrat, Zingaretti, alla prima riunione della Direzione dopo il voto in Basilicata. Se quelli forse possono sfarinarsi, il Pd di sicuro deve ancora quagliare, e quali siano i punti intorno a cui deve coagularsi un nuovo consenso nel campo del centrosinistra è ancora tutto da vedere. E da capire.

Sempre nella giornata di ieri, il candidato sconfitto del centrosinistra lucano, Carlo Trerotola, ha rimandato a chi di dovere le analisi sul voto di domenica scorsa. Uno, in verità, sarebbe portato a pensare che per il leader di una coalizione che si presenta al voto il dovere sia appunto questo, di elaborare una risposta sull'esito della competizione elettorale: perché e come si è perso, dove sono andati a finire i voti, da dove si deve ripartire, cose così. Il centrosinistra governa la Basilicata da un quarto di secolo, e in verità governava fino all'altro giorno tutte le regioni meridionali: non è poi così peregrina la domanda del giornalista che ti chiede di analizzare il voto. Ma Carlo Trerotola, sollecitato sull'argomento, ha avuto l'amabilità di rispondere che lui di queste cose non si intende, che lui davvero non sa dire se sia andata bene oppure male, che lui, dopo tutto, fa il farmacista, mica l'esperto di flussi elettorali.

Continua a pag. 39

Quota 100, la frenata

▸Dopo il boom iniziale, il netto calo delle domande nell'ultima settimana La corsa di esodati, piccoli autonomi e statali al Sud. La crisi stoppa i privati

Francesco Pacifico

Le domande per accedere a Quota 100 hanno superato le 100mila unità. Ma la corsa al pensionamento anticipato si è interrotta rispetto alle scorse settimane. E dietro ai numeri c'è soprattutto la condizione lavorativa di chi ha presentato la domanda: esodati, lavoratori autonomi e statali al Sud. Inoltre, la crisi spinge a fare i conti in tasca: con la pensione si avrebbe una pesante decurtazione rispetto allo stipendio.

A pag. 4

Il sì al progetto

A Pompei la ruota panoramica vista Scavi

Susy Malafronte

«Wheel of Pompeii», la ruota panoramica di Pompei comincerà a girare l'8 maggio portando i turisti fino a sessanta metri sulla città nuova e quella antica. L'impianto sarà istallato a 50 metri dall'Anfiteatro, in via Plinio: alberghi già sold out. Tra le gondole della «Wheel of Pompeii» ci saranno anche quelle vip, con tanto di cestello con ghiaccio e champagne. I lavori di installazione partiranno da metà aprile e la ruota girerà fino all'autunno. *In Cronaca*

Europarlamento Via libera anche all'addio dell'ora legale dal 2021

Copyright, nuove regole per i giganti del web

Più tutela per gli autori. La riforma europea sul copyright passa il traguardo al Parlamento europeo che impone nuove regole per i giganti della Rete. L'Europarlamento sostiene anche la fine dell'ora legale: il 2021 potrebbe essere l'ultima volta; gli Stati membri dell'Unione manterranno il diritto di decidere il proprio fuso orario.

Rijtano e **servizi** *alle pagg. 2 e 3*

Il commento

IL LIMITE CHE GARANTISCE LA LIBERTÀ

Generoso Picone

Deve essere decisamente una scelta importante quella adottata dal Parlamento europeo sulla direttiva che regola il rispetto del copyright sulla Rete se per una volta vede concordi editori e autori, imprenditori e giornalisti, operatori e artisti.

Continua a pag. 39

Miller: «Sangue infetto la giustizia lumaca ha salvato i colpevoli»

Il primo pm dell'inchiesta: «Troppi 20 anni dossier rimpallati e testimoni ormai morti»

Giuseppe Crimaldi

«Nella vicenda giudiziaria del sangue infetto, conclusasi ieri a Napoli con l'assoluzione di Duilio Poggiolini, il vero nemico è stato il tempo: troppi 20 anni, dossier rimpallati e testimoni ormai morti. La giustizia lumaca ha salvato i colpevoli». Arcibaldo Miller per quasi mezzo secolo ha indossato la toga di pm, e negli anni '90 ha coordinato il pool nelle inchieste sulla Tangentopoli napoletana. *In Cronaca*

Da Napoli a Dubai

Arrestato con i soldi del lavoro interinale nascosti nello zaino

Leader nel mercato del lavoro interinale grazie a una maxi evasione da 70 milioni: a Napoli la Finanza ha arrestato 10 persone tra cui Luigi Scavone, imprenditore del gruppo Alma. Nello zainetto aveva 204mila euro e un biglietto per Dubai. **Lanza** *in Cronaca*

Il caso jus soli Di Maio: l'ho convinto io

Salvini: Rami sarà italiano e poi abbraccia Mahmood

Salvini, ospite di Costanzo in tv, stringe la mano a Mahmood (nella foto): «È l'idolo di mio figlio». Poi annuncia il sì alla cittadinanza a Rami; Di Maio: l'ho convinto io. **Guasco** e **Pirone** *a pag. 6*

Gran Risparmio supermercati

granrisparmiosupermercati.it seguici su

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 27/03/19 ----
Time: 27/03/19 00:54

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 27/03/19-N:RIBATTE CAMBIARE APPENA POSSIBILE

EURO Spin

Il Messaggero

€ 1,40* ANNO 141 - N° 85 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE

Mercoledì 27 Marzo 2019 • S. Augusto | IL GIORNALE DEL MATTINO | Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

EURO Spin

E oggi il David Tim Burton «Il mio Dumbo con l'ispirazione di Fellini»
Cabona e Satta a pag. 28

Calcioscommesse «Nessun sonnifero ai compagni» Assolto l'ex portiere Marco Paoloni
Benedetti nello Sport

Euro 2020, Liechtenstein ko L'Italia dei giovani ne segna sei E nonno Quagliarella, fa una doppietta record
Bernardini e Trani nello Sport

IL GIORNALE DI DOMANI TI ARRIVA LA SERA PRIMA
NON PERDERE L'OCCASIONE
vai su shop.ilmessaggero.it

Il Papa: no al degrado di Roma

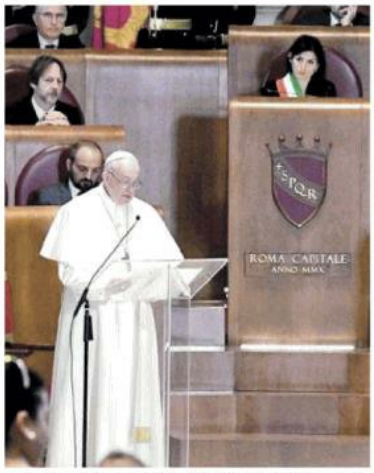
▸Francesco in visita al Campidoglio: «Tanto splendore richiede cure, la città sia accogliente» E sugli scandali: «Serve una rinascita morale e spirituale». Raggi soddisfatta, la Lega attacca

Bergoglio grazia la sindaca, ma la Capitale è un calvario

Mario Ajello

Lo scranno del presidente dell'assemblea capitolina, alle spalle del Papa, non è vuoto. Ma è privo del suo titolare, Marcello De Vito, travolto dagli scandali insieme a un pezzo della giunta. E quando Francesco platealmente si gira - una torsione scenografica pensata e voluta - verso quel punto in alto nella sala Giulio Cesare, l'attuale vicenda di Roma è come se entrasse tutta in questa inquadratura. Che resta, però, senza il sonoro. Bergoglio che parla sempre della corruzione come «una bestemmia» e come un «cancro che logora le nostre vite», che alla corruzione dedicò un libro quando era vescovo a Buenos Aires e che della lotta alla corruzione ha fatto un cardine del suo pontificato, la parola corruzione non la pronuncia. E l'espressione «mali di Roma» la usa per ricordare il celebre convegno, così intitolato, che Paolo VI convocò nel turbolento inizio degli anni '70 e che avrebbe contribuito a generare un cambio di passo politico, di cui anche oggi larga parte della città sentirebbe il bisogno ma è ancora lontano dal concretizzarsi.

Continua a pag. 31



Papa Francesco in Campidoglio, nell'aula Giulio Cesare (Foto OMNIROMA)

L'intervista

Proietti: «Buono a non infierire, ma ora damose da fa'»

Simone Canettieri

«È stato buono a non voler infierire ma ora damose da fa'». Così Gigi Proietti.

A pag. 2

Il retroscena

«Gli arresti? Vado lo stesso». E spunta l'asse sui migranti

Franca Giansoldati

«Gli arresti? Vado lo stesso». La visita confermata nonostante l'ultima inchiesta.

A pag. 3

ROMA Papa Francesco: no al degrado di Roma. Bergoglio in visita al Campidoglio: «Tanto splendore richiede cure, la città sia accogliente». Un lungo sguardo allo scranno lasciato vuoto da De Vito, evitati riferimenti diretti al caso corruzione. «Serve una rinascita morale e spirituale». La sindaca Virginia Raggi soddisfatta, la Lega attacca. Il ministro Salvini: «Roma? Mancano solo le cavallette».

Piras e Rossi
alle pag. 2, 3 e 5

Il giallo stadio

Missione in Qatar, Virginia trova Totti e vertici della Roma

Il giallo dello stadio della Roma, Virginia Raggi parte per il Qatar dove troverà Francesco Totti e i vertici dei giallorossi: si farà il punto sull'impianto.

A pag. 5

Di Maio: l'ho convinto

Rami, Salvini dice sì: giusta la cittadinanza

Diodato Pirone

Il tira e molla è finito: Rami Shehata, il tredicenne egiziano nato in Italia che una settimana fa ha sventato il sequestro di 50 persone, diventerà cittadino italiano per meriti speciali. Il ministro Salvini ci ripensa: «Sì alla cittadinanza, è come se fosse mio figlio». L'altro vicepremier Luigi Di Maio: «L'ho convinto io».

A pag. 8
Guasco a pag. 8

Copyright, svolta a Strasburgo tutele sul web a editori e artisti

▸Il Parlamento Ue approva l'equo compenso. Cosa cambia in Europa

STRASBURGO Diritto d'autore, l'Europarlamento ha dato il via libera alla direttiva. La partita del copyright si chiude dopo tre anni di faticoso negoziato e di contrasti tra le major della rete, a partire da Google, Facebook, Youtube, da una parte e i creatori e fornitori di contenuti, dai musicisti agli interpreti e sceneggiatori, agli editori di stampa e ai giornalisti, dall'altra. I titolari dei diritti d'autore ora potranno negoziare accordi migliori sul compenso.

Amoruso, Malfetano e Pollio Salimbeni
alle pag. 6 e 7

Scudo alla qualità

La sfida in Italia per ratificarla: governo contrario

Marina Valensise

Davide contro Golia. In pochi ci credevano, ma ieri il Parlamento europeo ha sorpreso tutti. Con 348 sì, 274 no e 36 astensioni, ha approvato la nuova direttiva per tutelare in rete i prodotti del lavoro dell'ingegno.

Continua a pag. 31

Lo stop della Ue

Ora legale addio dal 2021 sarà fissa

Arcovio a pag. 13

Il caso Romano

Il sequestro di Silvia il Kenya respinge i nostri investigatori

Cristiana Mangani

C'è aria di tensione tra l'Italia e il Kenya sulla scomparsa di Silvia Romano, la giovane volontaria rapita quattro mesi fa nel distretto di Kilifi, a 80 chilometri da Malindi. Da quando è sparita, il Governo italiano ha chiesto già otto volte al paese africano di poter inviare un team di investigatori. Silenzio assoluto.

A pag. 14

RINASCITA PER I PESCI

IL GIORNO DI BRANKO

Buongiorno, Pesci! Risveglio con Venere nel segno, subito in aspetto diretto con Urano in Toro, mai successo prima. E' la prova che state vivendo un momento eccezionale della vostra vita, professionale o privata, dipende a cosa date importanza in questa primavera, che può essere considerata comunque una rinascita. Altre battaglie vi attendono, ma intanto siete arrivati a fine marzo con un successo che è solo vostro. Venere vi presenta un nuovo amore. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 37

* € 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.

-TRX IL:26/03/19 23:30-NOTE:RIBATTE CAMBIARE APPENA POSSIBILE

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)

QN Quotidiano Nazionale

VITA DI LEONARDO di Bruno Nardini

IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MERCOLEDÌ 27 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 73 | QN Anno 20 - Numero 85 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA

ristora CORTADO

DALLA ROMAGNA ALLE MARCHE

Tempesta di vento Danni e paura

MANFREDI e TAZZARI ■ Alle pagine 18 e 19

DOMANI IN REGALO

Speciale LEONARDO

Guida ai grandi eventi delle celebrazioni

CAPSULE GOURMET ristora

IL MITO DEL MASCHIO

CHI ODIA LE DONNE

di EGERIA DI NALLO

«UOMINI *che odiano le donne», ci hanno scritto libri e prodotto film. Il tema purtroppo non si limita a essere oggetto di narrativa, ma è sempre più evidente nella vita reale, quella nostra, quella di tutti i giorni, con implicazioni anche gravi. «Gli uomini preferiscono le bionde», titolo di un notissimo film degli anni '50, introduce a una visione completamente diversa.*

■ A pagina 14

LE BUGIE DEI POLITICI

LA FAMIGLIA DIMENTICATA

di DAVIDE NITROSI

LA FAMIGLIA *non si tocca, diceva Fanfani. Lo hanno preso alla lettera. Negli ultimi 40 anni la famiglia è stata al centro di ogni campagna elettorale e alla periferia di ogni manovra di bilancio. Per carità, passi ne sono stati fatti. Ma con una serie di peccati originali che hanno vanificato gli sforzi. Primo: si è percorsa più la strada del bonus che della riforma fiscale strutturale.*

■ A pagina 2

Lo stupro filmato dei bravi ragazzi

Catania, violentano una 19enne e la riprendono con i telefonini | FEMIANI e BELARDETTI ■ Alle pagine 10 e 11

L'ORA ILLEGALE

LA UE DICE STOP AL CAMBIO DELLE LANCETTE DAL 2021
OGNI STATO DECIDERÀ IN PROPRIO. SI RISCHIA IL CAOS

FARRUGGIA e DEGLI ANTONI ■ A pagina 5

POVERI NOI LATINI

È L'OMBRA DEL NORD

di ROBERTO PAZZI

■ A pagina 5

Le aziende: fate figli, vi aiutiamo noi

Culle vuote e Stato latitante, la politica del welfare è a carico degli imprenditori | Servizi ■ Alle p. 2 e 3

ECCO COSA CAMBIA

Storico sì europeo Il web rispetterà il diritto d'autore

DE ROBERTIS ■ A pagina 4

TAGLIO DELLE TARIFFE

Giù luce e gas Un risparmio da 168 euro

COMELLI ■ A pagina 21

LA CONVERSIONE

Salvini buonista Vede Mahmood e apre a Ramy

COPPARI ■ A pagina 9

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

FIGURACCIA NASA

Astronaute senza tuta per il volo

PIOLI e PONCHIA ■ A pag. 13

LIECHTENSTEIN KO

Gol e show L'Italia ne fa sei

FRANCI e TASSI ■ Nel QS

SpazioGenova
LA CITTÀ DELL'AUTO
FIAT PROFESSIONAL
VASTA ESPOSIZIONE - PONTE CARREGA 30 R
WWW.SPAZIOGENOVA.IT

MERCOLEDÌ 27 MARZO 2019

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€. In omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIII - NUMERO 73 , 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

SpazioGenova
Jeep
ENTRO IL 28 MARZO
SCONTI FINO AL 30%
SE ACQUISTI UN'AUTO A STOCK
TI ASPETTIAMO NELLE NOSTRE SEDI
WWW.SPAZIOGENOVA.IT

DAL 2021 SARÀ DEREGULATION

L'Europa archivia l'ora legale Ogni Paese sceglierà il suo tempo

L'ARTICOLO E UN COMMENTO DI GIUSEPPE CONTE / PAGINA 38

NEL 2019 IN ARRIVO 170 MILA PASSEGGERI

Costa Crociere torna a Genova «Nuovo terminal entro 5 anni»

DELL'ANTICO / PAGINA 13

INDICE

primo piano	pagina 2
politica	pagina 6
cronache	pagina 9
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 16
cinema/Tv	pagina 32/33
xte	pagina 36
sport	pagina 40

COLLOQUIO CON IL VICEPREMIER

Salvini: «Riunirò i miei alleati sovranisti, cambierò l'Ue»

«Sto organizzando un grande evento a Milano con tutti gli alleati europei della Lega per proporre una riforma dell'Unione». Matteo Salvini ha voglia di Europa, la sua ovviamente: «Ho appena sentito alcuni degli alleati europei al telefono, è la prima volta che mi chiamano perché vogliono venire loro in Italia». In particolare, a Milano, la città dove il leader della Lega ha mosso i primi passi e che vuole riconquistare. Chi siano gli alleati ancora non lo svela, ma di certo si tratta di quelli che non stanno con Macron. La scommessa è che dopo le elezioni europee del 26 maggio finisca l'alleanza tra popolari e socialisti e siano i sovranisti a determinare i nuovi equilibri del Parlamento e della Commissione.

RIGATELLI / PAGINA 5

VOTATE LE NUOVE REGOLE. PERRONE (EDITORI): VINCE LA CULTURA

La svolta dell'Europa Costringe i giganti del web a pagare i diritti d'autore

Previsto un compenso per usare i contenuti. I grillini pensano a modifiche

A Strasburgo arriva il via libera al nuovo diritto d'autore. L'Europarlamento si spacca e molti deputati segnano assenze strategiche. Ma l'aula alla fine gela i giganti del web: sfuma per cinque voti il tentativo di smontare gli elementi chiave del testo. Esultano gli editori, i colossi di internet sono in rivolta. Intanto il M5S sogna un blitz per modificare la legge.

L'INVIATO BRESOLIN, BARONI E RUFFILLI / PAGINE 2 E 3

ROLLI

L'ANALISI

CHRISTIAN ROCCA

UN ESEMPIO DI NECESSARIO DIRIGISMO ILLUMINATO

L'ARTICOLO / PAGINA 3

L'INCHIESTA DI GENOVA

Falsi Modigliani Un blitz dell'Fbi svela l'intrigo internazionale

Un blitz dell'Fbi e le carte dell'inchiesta sulle opere fasulle di Amedeo Modigliani, esposte a Genova nel 2017, permettono di smascherare il «sistema» che da almeno vent'anni copre le emulazioni d'uno dei pittori più ricercati e costosi alle aste internazionali. Secondo la Procura del capoluogo ligure e i carabinieri del nucleo tutela patrimonio culturale di Roma, un gruppo attivo fra New York, Lugano e l'Italia piazza copie di Modì nelle esibizioni di mezzo mondo, per farne lievitare il valore e poi rivenderle a collezionisti poco ferrati. Di più: l'ex presidente dell'Archivio Modigliani ammette al terzo interrogatorio che il medesimo archivio è di fatto una scatola vuota, senza certificazioni originali.

GRASSO E INDICE / PAGINA 11

IL COMMENTO

MASSIMILIANO PANARARI

IL FATICOSO CAMBIO DI PASSO CHE CERCA M5S

I nostri sono anche, sempre di più, gli anni della "politica intermittente". In cui alcuni partiti-movimenti compiono quasi interamente nel giro di una manciata di anni la traiettoria che, nell'età delle ideologie, si svolgeva nell'arco temporale di numerosi decenni. La postpolitica possiede una dimensione di fast-politics, per la quale tutto va molto più veloce; un aspetto che i leaders populisti hanno ben presente e sfruttano in maniera assai efficace, dovendosene però anche guardare. Ma anche in questa parabola ipervelocizzata il M5S fa decisamente storia a sé. Il rigetto del processo di istituzionalizzazione rappresenta una specie di marchio di fabbrica (e vizio d'origine) che il partito-non partito si porta dietro, e ne verrà condizionato anche ora che sembra voler cambiare passo.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

Doppietta e assist: Quagliarella-record in Nazionale

GLI INVIATI BASSO E BRUSORIO / PAGINE 40 E 41

INFERNO A COGOLETO IN AZIONE LA TASK FORCE CONTRO I ROGHI ESTIVI

L'INVIATO MENDUNI / PAGINA 10

L'EMERGENZA

Troppi cantieri in autostrada Rixi chiede pedaggi ridotti

Tariffe meno care per compensare chi percorre le autostrade della Liguria, costellate di decine di cantieri. Le ipotizza il vice ministro Rixi.

SCULLI / PAGINA 10

ANALISI CLINICHE
Laboratorio Valle Scrivia
Qualità ed eccellenza dal 1973
ANALISI SANGUE
MEDICINA DEL LAVORO
ANALISI ACQUE, ALIMENTI
CONSULENZA HACCP
GENOVA: Via Pisa 60r tel. 010.38.57.99 V.le PioVII 65r tel. 010.37.41.480 Via Sapeto 5a-7r tel. 010.08.97.070
BUSALLA: Via Malerba 28r tel. 010.96.43.182
RAPALLO: Via Pellerano Murtola 1 int 2 tel. 0185.47.34.16
www.labvallescrivia.it

BUONGIORNO

Cronaca del sottosopra | MATTIA FELTRI

Nella provincia di Pisa si è aperta una serissima questione migratoria. Succede infatti che a Cascina - dove il sindaco è Susanna Ceccardi, giovane e pugnace affine a Matteo Salvini - sia stato chiamato a guidare l'assessorato all'urbanistica un leghista di Vecchiano, paese che dista da Cascina venti chilometri. Pertanto, con un orgoglioso post su Facebook, un consigliere del Pd di nome Mirko Guainai ha scritto: mai più! Quando vinceremo noi, ha promesso, gli amministratori saranno scelti fra quelli «nati e vissuti a Cascina, che conoscono la nostra storia e il nostro territorio e amano il nostro Comune». È vero, sono di Vecchiano, ha risposto l'assessore leghista Roberto Sbragia, ma non di meno amo Cascina. E, costernato, ha chiesto a Guainai: «È questa l'apertura che hai verso l'altro? Che sarà di Cascina con questa visione?». Ma il consigliere del Pd non ha tremato un attimo: «Sbragia conoscerà forse Vecchiano. Cascinesi non si diventa, si nasce». Di fronte a un così sbalorditivo e biasimevole caso di discriminazione, si è mosso un deputato leghista, Edoardo Ziello, pure lui assessore a Cascina e addirittura immigrato da Civitavecchia. Il consigliere del Pd, ha detto l'onorevole leghista, lancia «un messaggio razzista e di intolleranza». E ha chiuso, in sospetto di buonismo, con una vibrante domanda: «Un bambino non nato a Cascina, ma che vi frequenta un asilo, non potrebbe in futuro diventare un amministratore, perché colpevole di non essere nato qui?». Attendiamo sviluppi quando un ragazzo di Vecchiano dovesse sventare un attentato su un autobus a Cascina. —

€ 2,50* in Italia — Mercoledì 27 Marzo 2019 — Anno 155°, Numero 85 — www.ilsole24ore.com

*solo per gli acquirenti edicola e fino ad esaurimento copie in vendita abbinata obbligatoria con i Focus de Il Sole 24ORE (Il Sole 24ORE e 2,00 + Focus e 0,50)

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole
Crisi d'impresa: la guida ai nuovi controlli per le società

— a 0,5 euro oltre al quotidiano

Intermediari
Slitta al 20 giugno il termine di invio dei dati 2018 sui conti all'estero

Benigni e Tomassini — a pagina 29

www.velux.it
Luce naturale: aggiungila al portafoglio.
VELUX

FTSE MIB 21139,40 +0,38% | SPREAD BUND 10Y 251,80 -1,30 | €/$ 1,1291 -0,30% | BRENT DTD 68,51 +0,94% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Def: crescita ferma a +0,1% e deficit verso quota 2,4%

CONTI PUBBLICI

Il governo pronto a ridurre le previsioni per il Pil 2019 formulate nel dicembre scorso

Qualche decimale in più potrà arrivare dal pacchetto crescita

Il defict tendenziale torna al 2,4%, oggetto a dicembre del duro confronto con la Ue

Prendono forma i numeri chiave del quadro macroeconomico e della finanza pubblica 2019 alla base del prossimo Def di aprile. La crescita di quest'anno, secondo gli ultimi calcoli elaborati al Mef, si ferma allo 0,1%, contro l'1% programmato a dicembre.

Al pacchetto crescita in fase di costruzione sarebbe affidato il compito di spingerla di almeno un decimale aggiuntivo, rivitalizzando un po' l'economia del secondo semestre. In questo quadro, il deficit tendenziale torna verso quota 2,4%, cioè il valore che a dicembre ha acceso lo scontro con Bruxelles.

Rogari e Trovati — a pag 3

PROGETTO ACCADEMIA IN ARABIA SAUDITA

Arte da esportazione. Una performance di danza moderna dell'Accademia Teatro alla Scala al Siri Fort auditorium di New Delhi (India)

Canto, danza e musica: la Scala sbarca a Riad

Archiviate le polemiche sull'ingresso dei sauditi alla Scala di Milano, l'ente lirico finalizza uno dei progetti previsti: la nascita a Riad di un'accademia di danza, musica e canto per bambini, bambine e giovani. Da settembre personale del teatro milanese sarà in Arabia Saudita per iniziare la formazione del personale. Giovanna Mancini — a pag. 8

Nel primo trimestre tornano di moda i mutui a tasso variabile

SCELTE DI PORTAFOGLIO

I mutui a tasso variabile rialzano la testa. I numeri indicano che, dopo aver toccato il fondo, le richieste di mutui a rata indicizzata sono tornate a crescere. Se a fine dicembre erano appena il 13,8% nel primo trimestre del 2019 (dati aggiornati da MutuiOnline.it al 17 marzo) sono cresciute al 17,1%. Il tutto a svantaggio del fisso, sceso dall'84,3% all'80,6%. Alla base di questa inversione di tendenza sono i segnali distensivi sul fronte tassi giunti in gennaio e in marzo dalla Bce: nell'anno i corso non dovrebbero esserci rialzi. Le aspettative sui tassi sono il primo fattore che dovrebbe muovere la scelta di un mutuatario informato sull'amletica opzione tra fisso e variabile. Vito Lops — a pag. 18

DECRETO RISPARMIATORI

Ultimi ritocchi ai rimborsi selettivi

Marco Mobili e Gianni Trovati — a pag. 7

Anche il web pagherà i diritti d'autore

EDITORIA

Sì dell'Europarlamento alla direttiva sul copyright M5S e Lega votano contro

Il Parlamento europeo nell'ultima riunione prima del voto di maggio ha approvato a netta maggioranza la discussa direttiva di tutela del diritto d'autore. È un esito che alla vigilia non era affatto scontato e che ha visto i due blocchi, favorevoli e contrari, trasversali ai gruppi parlamentari. M5S e Lega hanno votato compatti contro le nuove norme Ue, frutto del compromesso raggiunto con il Consiglio Ue a febbraio. Favorevoli Forza Italia e in gran parte del Pd. Le nuove regole affermano il principio che i grandi aggregatori di notizie e profilatori di utenti, ognuno con centinaia di milioni di utenti, quando ospiteranno contenuti protetti da diritto d'autore dovranno rintracciare il titolare e stringere con lui accordi "dinamici" nel tempo. Per l'entrata in vigore sono necessari l'approvazione del Consiglio Ue e il recepimento nazionale, passaggio, quest'ultimo che potrebbe depotenziare gli obiettivi della direttiva.

Alessandro Galimberti con l'analisi di Guido Scorza — a pag 5

Il vertice di Parigi
L'Europa chiede alla Cina reciprocità negli scambi

Riccardo Sorrentino — a pag. 2

PANORAMA

ENERGIA

Tariffe, da aprile il gas cala del 9,9%, -8,5% per la luce

Anche nel secondo trimestre 2019 la famiglia tipo potrà contare su un calo delle bollette dell'elettricità dell'8,5% e del gas del 9,9%. Le riduzioni, spiega l'Autorità per l'energia, sono legate alla contrazione dei prezzi delle materie prime nei mercati all'ingrosso.

TRASPORTI

Fs, l'utile netto del 2018 sale dell'1,3% a 559 milioni

Il gruppo Fs ha chiuso il 2018 con un utile netto consolidato pari a 559 milioni, in aumento dell'1,3% rispetto al 2017. Lo scorso anno i ricavi operativi sono ammontati a 12,1 miliardi e hanno segnato un aumento del 30% rispetto al 2017.

— a pagina 12

SOLARE O LEGALE

Dal 2021 stop al cambio di ora, adesso tocca ai Paesi scegliere

Beda Romano — a pag.23

WELFARE AZIENDALE

Raddoppiate le Pmi che investono nel settore

Il welfare aziendale rompe la barriera dimensionale e si diffonde nelle Pmi: una realtà datoriale su due è attiva in almeno 4 aree di servizi rivolti ai dipendenti. Le imprese, con iniziative in almeno 6 aree, sono salite dal 7,2% del 2016 al 19,6% del 2019. — a pagina 6

INTESA SANPAOLO

Pronta la lista Fondazioni: un terzo del cda al ricambio

Accordo fatto tra le Fondazioni socie di Intesa Sanpaolo per la lista del rinnovo della banca. Oggi dovrebbero renderla nota: confermati il ceo Messina e il presidente Gros-Pietro, un terzo del cda verso il ricambio.

— a pagina 17

Nexi in Borsa vale fino a 8 miliardi Banche in uscita con 400 milioni

PAGAMENTI

Bpm e CreVal pronte a cedere le quote, Sondrio e Ubi in dubbio

Conto alla rovescia per lo sbarco a Piazza Affari di Nexi, leader italiano dei sistemi di pagamento. Ieri il cda del gruppo guidato da Paolo Bertoluzzo ha fissato tra 8,50 e 10,35 euro per azione l'intervallo indicativo di prezzo per l'ipo che avverrà attraverso un collocamento istituzionale. La società dovrebbe esordire sull'Mta in aprile, con un valore d'impresa tra 7,1 e 8,1 miliardi. Il 7% di Nexi (valutato fino a 450 milioni) è di un gruppo di banche, che hanno mantenuto quote al momento della vendita (nel 2015) di Nexi ai fondi Advent, Bain Capital e Clessidra e che ora sembrano pronte a uscire. Carlo Festa — a pag. 15

5 per cento
È la quota posseduta in UniCredit dagli arabi tramite il veicolo Aabar

Private
Mubadala cede Falcon UniCredit sul dossier

Carlo Festa — a pagina 17

NOMINE

Bankitalia, spunta Pelizzon

Il nodo nomine nel Direttorio di Bankitalia si scioglie domani con la riunione del Consiglio superiore. Il governatore, Ignazio Visco, porterà tre proposte, tra cui il nome del direttore generale, che prenderà il posto di Salvatore Rossi. In pole position Fabio Panetta, seguito dal Ragioniere generale dello Stato, Daniele Franco. Ma la novità è la proposta per uno dei due posti di vicedg che si libera con l'uscita di Valeria Sannucci: Loriana Pelizzon, 51 anni, professoressa di Economics all'Università Cà Foscari.

Colombo e Marroni — a pag. 7

.lavoro
LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

La polizza sanitaria entra sempre più nei contratti di secondo livello

Tra le trasformazioni del mondo del lavoro ce ne è una che deriva dall'allungamento della vita delle persone. Come conseguenza ha portato a riforme pensionistiche e a una più lunga permanenza al lavoro, ma anche a una revisione organizzativa nelle imprese. Cristina Casadei — a pag. 32

ristora CORTADO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Mercoledì 27 marzo 2019 | € 1,20

S. Ruperto vescovo
Anno LXXV - Numero 85

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

CAPSULE GOURMET ristora

Multati per «tavolino selvaggio», ma il Consiglio di Stato dà loro ragione e boccia il regolamento

Artigiani, rivincita contro il Comune

Decine di multe quasi ogni giorno da ormai più di un mese nei confronti dei laboratori artigianali in centro. «Colpevoli» di essere in possesso di arredi difformi da quelli consentiti, i cosiddetti arredi minimali: ovvero tavoli e sedie comunemente usate nei ristoranti o nei bar. Ma mentre i vigili sanzionano e ricordano ai titolari che è previsto il ritiro della licenza per l'irregolarità, il Consiglio di Stato dà loro ragione e ogni volta che viene chiamato in causa accoglie il ricorso del singolo operatore. **Verucci** → a pagina 17

Le soffiate su Conte della cricca M5s

I due amici arrestati con Marcello De Vito intercettati mentre svelano i piani del governo Patrimoniale straordinaria (fra il 4 e il 7%) sugli immobili. Addio Salvini-Di Maio nel 2020

Ecco come la cricca M5s tentava di accreditarsi con i potenti dell'economia romana. In un'intercettazione Mezzacapo e Bardelli parlavano con la Santarelli di una patrimoniale alle porte.
Caleri → alle pagine 4 e 5

IL TEMPO di Oshø

Il Papa in Campidoglio «Curate Roma!»

Conti, **De Matteis** e **Magliaro** → alle pagine 6 e 7

Pallotta insiste: lavori entro il 2019

Il Movimento «Raggi blocca quello stadio»

→ a pagina 3

È il linciaggio della famiglia

di **Franco Bechis**

Il prossimo fine settimana a Verona si svolgerà il Congresso mondiale delle famiglie che a molti lettori sarà ben noto perché da settimane se ne scrive e se ne parla sui principali media italiani. Siccome se ne è parlato praticamente in un modo solo, la maggiore parte anche dei nostri lettori penserà che a Verona si riunisca un gruppo mondiale di naziskin che appena giunto nella città scaligera brucerà qualche strega per sfizio, festeggerà con fuochi di artificio l'ultimo femminicidio registrato, imprigionerà tanto per dare l'idea qualche travestito e altre amenità simili. Il tutto peggiorato sensibilmente dal fatto che abbiano accettato di andare da quelle parti a dire la loro i nuovi «fascisti» della politica italiana: Matteo Salvini e Giorgia Meloni. (...)
segue → a pagina 2

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE
AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

Nella nazionale dei giovani doppietta «vintage» di Quagliarella

L'Italia fa 6-0 al Liechtenstein

Successo senza storia per l'Italia di Mancini contro il Liechtenstein. Finisce 6-0 e il pareggio della Grecia con la Bosnia lancia gli azzurri in vetta al Girone J per le qualificazioni a Euro 2020. Apre il gol di Sensi, poi Verratti, doppietta «vintage» di Quagliarella e le reti di Kean e Pavoletti. Il ct azzurro ha finalmente trovato la quadra tra vecchio e nuovo.
Pieretti → alle pagine 26 e 27

Mercoledì 27 Marzo 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 73 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* In abbinamento obbligatorio ed esclusivo con Class a € 4,50 (ItaliaOggi € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80 + Class € 2,50)

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

www.italiaoggi.it
ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA

CON

Comincia nel Pd l'epurazione dei renziani: non sarà confermata una sindaca bolognese col 72% dei voti

Carlo Valentini a pag. 8

IN ALLEGATO

IL NUOVO NUMERO DI CLASS

NUOVA CATEGORIA

La Danimarca adesso tassa gli influencer con imposta ad hoc

Ghirri a pag. 32

Una rivoluzione sugli incentivi

Contributi al 50% alla trasformazione digitale. Crediti d'imposta alle start up innovative per le assunzioni. Una legge Sabatini potenziata e illimitata

Una rivoluzione per gli incentivi alle imprese. Dai contributi del 50% per la trasformazione digitale dei processi produttivi al credito d'imposta per le assunzioni nelle start up innovative, passando per una legge Sabatini senza limite e potenziata per favorire capitalizzazione e ricambio generazionale e i contributi a sostegno dell'economia circolare. Sono alcuni degli strumenti che saranno lanciati dal decreto crescita, in dirittura in consiglio dei ministri.

Lenzi a pag. 30

BREXIT

In caso di no-deal niente buchi per incassi di Iva e accise

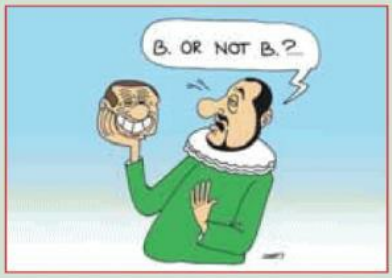
Colombo-Cristiano a pag. 34

A BRESCIA

Leghisti e pentastellati litigano sullo smaltimento

Merli a pag. 9

Barack Obama avrebbe contribuito a creare un pericoloso Stato Islamico in Medio Oriente



di PIERLUIGI MAGNASCHI

Ha ceduto, in Siria, a Baghouz, anche l'ultimo fortino di ciò che restava del proto-Stato dello Stato islamico. La resistenza degli islamici è stata forsennata, fino all'ultimo. E feroce, anche. I guerriglieri islamici infatti impedivano (per poterli usare come scudi umani) a donne e bambini (le loro donne, i loro bambini) di utilizzare i corridoi umanitari appositamente allestiti per poter farli sfuggire ai devastanti combattimenti e bombardamenti a tappeto e guadagnare così la salvezza. Questa ultima decisione dei guerriglieri dell'Isis dimostra, un'altra volta, la ferocia disumana di

continua a pag. 7

DOCENTE UNIVERSITARIO

Primo in senato Tierry Baudet, il Matteo Salvini dell'Olanda

Oldani a pag. 6

PAOLO DE CASTRO (PD)

Zingaretti silura il leader italiano in Europa

Chiarello a pag. 23

DECRETONE AL SENATO

Pensione sprint: stop al lavoro con Ape, quota 100 e opzione donna

D'Alessio a pag. 36

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Decreto Crescita *- La bozza in arrivo in consiglio dei ministri*

Dissesto idrogeologico *- Lo schema di disegno di legge*

IO ONLINE

Corte di cassazione *- La sentenza sulla confisca di introiti futuri per reati tributari*

Per la Cassazione, in caso di frode fiscale, è possibile la confisca per equivalente nei confronti dell'imputato

Ok alla confisca dei beni futuri

In caso di frode fiscale è legittima la confisca dei beni futuri, come ad esempio introiti, a carico dell'azienda e dell'imprenditore. Lo ha sancito la Cassazione. Fra le questioni affrontate dalla terza sezione penale c'è quella della misura ablativa sui beni futuri: due sono gli orientamenti, uno più garantista per gli imprenditori che nega la confiscabilità dei beni futuri e l'altro, quello affermato ieri, che, invece, la ritiene comunque una misura obbligatoria in caso di reati tributari.

Alberici a pag. 32

L'AVEVA FONDATO

La Scaraffia si dimette dal mensile femminile dell'*Osservatore Romano*

D'Anna a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

Adesso che il terrorista ***Cesare Battisti****, dopo 40 anni di latitanza, ha riconosciuto di essere stato giustamente condannato per aver assassinato due persone e per aver concorso a ucciderne altre due, sarebbe bene che chi lo ha protetto e finanziato riconoscesse di aver sbagliato ad accusare l'Italia di violare le garanzie e la magistratura di fare processi politici, quando invece l'Italia ha sconfitto il terrorismo, come disse* ***Sandro Pertini****, «nelle aule dei tribunali e non negli stadi». In particolare dovrebbe scusarsi il sedicente filosofo francese* ***Bernard-Henri Lévy*** *che ha indebitamente rovesciato, in tutti questi anni, parole contro la magistratura e lo stato italiano, pur essendo esibito e strapagato, come maître à penser, dal più grande quotidiano italiano, in base al ben noto masochismo tricolore. Lévy è lo stesso che, agendo alle spalle di* ***Sarkozy****, provocò l'attacco contro la Libia che tanti guai ha causato all'Italia. A parti rovesciate, in Francia, nessuno lo prenderebbe più in considerazione. A Milano invece, nelle scorse settimane, gli hanno messo a disposizione persino il Teatro Pierlombardo.*

EVITATO LO SCIPPO DI ARTICOLI E CONTENUTI WEB

Diritto d'autore online, ok del Parlamento Ue alla direttiva

Antonio Tajani

Il Parlamento europeo ha approvato ieri le nuove regole sul diritto d'autore online, norme che da una parte danno la possibilità agli editori di ottenere una remunerazione per gli articoli dei loro giornali pubblicati su internet dai big del web, dall'altra rendono le piattaforme online responsabili dei contenuti che ospitano, compresi quelli caricati dagli utenti. I voti favorevoli sono stati 348, quelli contrari 274 (compresi M5S e Lega) e 36 le astensioni. L'obiettivo della direttiva è spingere le società internet a negoziare con i detentori dei diritti per stabilire un equo compenso per le loro opere. Il presidente del Parlamento europeo, Antonio Tajani, ha detto che «il Parlamento ha scelto di mettere fine all'attuale Far West digitale, stabilendo regole moderne e al passo con lo sviluppo delle tecnologie».

Secchi a pag. 17

MARKETING

Tra i colossi del beauty è corsa alle linee low cost

Sottilaro a pag. 15

PRIMO PAESE 5 G

Montecarlo diventa una vetrina Ue per Huawei

Bianchi a pag. 11

VINO FAMOSO

Il beaujolais ha perso il 50% del fatturato in dieci anni

Scarane a pag. 12

1.926.000 lettori (dati Audipress 2018/III)

QN Quotidiano Nazionale

VITA DI LEONARDO di Bruno Nardini

IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 27 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 85 | QN Anno 20 - Numero 85 | www.lanazione.it

ristora CORTADO

FIRENZE, AVEVA LAVORATO NELLA LAVANDERIA DELL'OSPEDALE

Operaio ucciso dall'amianto L'Asl pagherà 800mila euro

BROGIONI ■ A pagina 18

CAPSULE GOURMET ristora

IL MITO DEL MASCHIO

CHI ODIA LE DONNE

di EGERIA DI NALLO

«UOMINI *che odiano le donne», ci hanno scritto libri e prodotto film. Il tema purtroppo non si limita a essere oggetto di narrativa, ma è sempre più evidente nella vita reale, quella nostra, quella di tutti i giorni, con implicazioni anche gravi. «Gli uomini preferiscono le bionde», titolo di un notissimo film degli anni '50, introduce a una visione completamente diversa.*

■ A pagina 14

LE BUGIE DEI POLITICI

LA FAMIGLIA DIMENTICATA

di DAVIDE NITROSI

LA FAMIGLIA *non si tocca, diceva Fanfani. Lo hanno preso alla lettera. Negli ultimi 40 anni la famiglia è stata al centro di ogni campagna elettorale e alla periferia di ogni manovra di bilancio. Per carità, passi ne sono stati fatti. Ma con una serie di peccati originali che hanno vanificato gli sforzi. Primo: si è percorsa più la strada del bonus che della riforma fiscale strutturale.*

■ A pagina 2

Lo stupro filmato dei bravi ragazzi

Catania, violentano una 19enne e la riprendono con i telefonini | FEMIANI e BELARDETTI ■ Alle pagine 10 e 11

L'ORA ILLEGALE

LA UE DICE STOP AL CAMBIO DELLE LANCETTE DAL 2021
OGNI STATO DECIDERÀ IN PROPRIO. SI RISCHIA IL CAOS

POVERI NOI LATINI

È L'OMBRA DEL NORD

di ROBERTO PAZZI

■ A pagina 5

FARRUGGIA e DEGLI ANTONI ■ A pagina 5

ECCO COSA CAMBIA

Storico sì europeo Il web rispetterà il diritto d'autore

DE ROBERTIS ■ A pagina 4

TAGLIO DELLE TARIFFE

Giù luce e gas Un risparmio da 168 euro

COMELLI ■ A pagina 21

LA CONVERSIONE

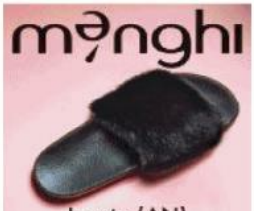
Salvini buonista Vede Mahmood e apre a Ramy

COPPARI ■ A pagina 9

Le aziende: fate figli, vi aiutiamo noi

Culle vuote e Stato latitante, la politica del welfare è a carico degli imprenditori | Servizi ■ Alle p. 2 e 3

menghi



Loreto (AN)
www.menghishoes.com

FIGURACCIA NASA

Astronaute senza tuta per il volo

PIOLI e PONCHIA ■ A pag. 13

LIECHTENSTEIN KO

Gol e show L'Italia ne fa sei

FRANCI e TASSI ■ Nel QS

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

EURO Spin

MERCOLEDÌ 27 03 19

ANNO 44 N° 73

In Italia €1,50

Roma Min 8°C Max 17°C

Milano Min 3°C Max 15°C

La bolletta elettorale

Il presidente dell'Authority, nominato da Di Maio, riduce fortemente le tariffe da aprile "Effetto dell'inverno mite e del ribasso sul mercato energetico". Il leader 5S: un aiuto alle famiglie

LUCE -8,5%

GAS -9,9%

Le bollette di luce e gas diminuiranno dal primo aprile. L'Autorità per l'Energia ha aggiornato le tariffe per i consumatori sul mercato di maggior tutela: per il prossimo trimestre, chi non è passato al mercato libero pagherà la fornitura di elettricità l'8,5 per cento in meno, mentre per il gas il calo sarà del 9,9 per cento rispetto ai tre mesi precedenti.

IEZZI, PAGNI e TALIGNANI, *pagine 2 e 3*

L'editoriale

ZINGARETTI NEL MONDO "X" SOPRAVVIVERE NON BASTA

Ezio Mauro

«*Primum vivere*», decretò Bettino Craxi, appena conquistata la segreteria del Psi, nel 1976. Può darsi che Nicola Zingaretti si trovi a pensare la stessa cosa in questi giorni, dopo i voti regionali in Abruzzo, in Sardegna e in Basilicata. Hanno dimostrato che la sinistra perde, dovunque, come accade da quando la destra si è impadronita dello spirito dei tempi.
Ma hanno rivelato anche che il Pd non è morto dopo la latitanza dell'ultimo anno, e con l'indebolimento progressivo del Movimento Cinque Stelle, che continua a perdere consensi, può addirittura tornare in partita. Dunque, «*primum vivere*», sicuramente. Ma subito dopo nasce la vera domanda: per fare che cosa?
Si può naturalmente organizzare una teoria della sopravvivenza, strutturandola intorno a una linea di resistenza. Aspettando che l'ondata sovranista passi, e che la politica tradizionale riprenda la sua forma. Un nobile profilo di minoranza, che occupi la metà sconfitta del campo, le dia voce e la indirizzi in una funzione di opposizione, di testimonianza, di presidio di alcuni principi fondamentali del pensiero liberal-democratico e costituzionale. Ma quella che potrebbe sembrare una rendita minima di posizione, scrutando il cielo in attesa che cambi la meteorologia del Paese, sarebbe in realtà un'occasione perduta. Vediamo perché.
Dall'avvento di Trump alla Casa Bianca alla scelta della Brexit in Gran Bretagna, sono cambiati i connotati stessi dello spazio del pensiero occidentale, dentro il quale erano cresciute le culture politiche moderne della destra e della sinistra e si erano modellate costituzioni e istituzioni.

continua a pagina 29

Il vertice a Parigi con il presidente cinese

Le first lady Brigitte Macron e Peng Liyuan all'Opéra Garnier, a Parigi MARTIN BUREAU/AFP

Merkel-Macron, grande patto con Xi e schiaffo all'Italia

ANDREA BONANNI e ANAIS GINORI, *pagina 13*

Il racconto

METRO E RIFIUTI LA CAPITALE DEL NOSTRO SCONTENTO

Sergio Rizzo

La raccolta differenziata è ferma. L'assenteismo galoppa. Il servizio è sotto i livelli minimi accettabili. E i cittadini sono inferociti. Roma è sommersa dai rifiuti e l'Ama dalle proteste: oltre 360 mila l'anno, mille al giorno, 41 l'ora, uno ogni minuto e mezzo. Con un aumento del 36,8% solo nel 2018. Nelle quattro pagine con cui il Campidoglio ha chiesto la revoca del consiglio di amministrazione dell'azienda ambientale più grande d'Europa è descritta una situazione allucinante. E mentre le stazioni della metro sono chiuse, va ricordato che se l'Ama rischia di dover portare i libri in tribunale, quelli dell'Atac ci sono già.

pagina 4

La polemica *Chi lo difese*

I protettori di Battisti si fa presto a dire sinistra

Francesco Merlo

La sinistra chi? Lavorando di denigrazione e *fake news*, le più arruffate e rissaiole tribù giornalistiche della destra italiana, quelle che già lungamente si allenarono nelle liturgie della macchina del fango, attribuiscono alla sinistra una complicità ideologica e un sostegno concreto alla lunghissima latitanza – 37 anni – di Cesare Battisti. È invece vero il contrario: la fuga dell'assassino Battisti è stata sempre raccontata e condannata come un oltraggio al diritto e alla verità proprio dalla sinistra.

continua a pagina 28

SANDRO DE RICCARDIS, *pagina 18*

Il caso *Il voto europeo*

Scacco a Google & Co. passa la legge sul copyright

Il Parlamento Ue approva le nuove norme sul copyright che consentiranno ai creatori di notizie di negoziare un equo compenso con i giganti del web.

AMATO, D'ARGENIO e MORETTI, *pagina 22*

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 - Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27 Febbraio 2004 - Roma - Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicita@manzoni.it

con Le Grandi Civiltà € 14,40

Prezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Isole Canarie, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,50 - Croazia KN 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50

Tuttoscienze Così l'Italia lancia la sfida sull'Intelligenza Artificiale
GABRIELE BECCARIA — P. 29

Tim Burton "Vi racconto il Dumbo che c'è in tutti noi"
FULVIA CAPRARA — PP. 24-25

Europei Azzurri al festival del gol Quagliarella bomber senza età
BRUSORIO E BUCCHERI — PP. 34-35

VALGRANA PIEMONTINO

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 27 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N. 85 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

PIEMONTINO

L'EUROPARLAMENTO APPROVA LE NUOVE REGOLE. PERRONE (EDITORI): VINCE LA CULTURA

La svolta dell'Europa Nasce lo scudo online per il diritto d'autore

La rabbia dei giganti del web contro la riforma. Il M5S: la modificheremo

A Strasburgo via libera al nuovo diritto d'autore. L'Europarlamento si spacca ma gela i giganti del web: sfuma per 5 voti il tentativo di smontare gli elementi chiave del testo. Esultano gli editori, i colossi di Internet in rivolta. Intanto il M5S sogna un blitz per modificare la legge.
BARONI E RUFFILLI — PP. 2-3

IL SIGNIFICATO DEL VOTO

LA BANALITA' DELLA RIVOLUZIONE

CHRISTIAN ROCCA — P. 23

SÌ ALLA CITTADINANZA A RAMI

Salvini: riunirò i sovranisti europei a Milano

LA MATTINA E RIGATELLI — PP. 4-5

All'Osservatore Romano scoppia la guerra delle donne

EIDON/FABIO FRUSTACI

Papa Francesco ieri in visita al Campidoglio, accolto dalla sindaca Virginia Raggi: «Favorire la rinascita di Roma»

Scaraffia: "Noi, stanche di essere invisibili"

L'INTERVISTA DI DOMENICO AGASSO JR — P. 9

STAMPA PLUS ST+

IMMIGRAZIONE

MARCO BRESOLIN

La missione Sophia avanti per sei mesi ma senza le navi
P. 12

MESSICO

FRANCESCO OLIVO

Obrador: Madrid si scusi per i massacri della Conquista
P. 11

LE STORIE

PAOLA SCOLA

Cuneo, il professore che ha custodito i segreti del dialetto
P. 28

VALENTINA ROBERTO

Viverone, tre milioni di avannotti per ripopolare il lago
P. 28

INIZIATIVA DEL MUSÉE D'ORSAY

SE LA FRANCIA RINOMINA LE SUE TELE

VITTORIO SABADIN

Al Musée d'Orsay di Parigi si è aperta una mostra di famosi quadri che abbiamo già visto in numerose occasioni, ma che ora vedremo per la prima volta sotto una luce nuova. L'esposizione è dedicata ai personaggi che nelle opere di Cézanne, di Manet, di Picasso, di Gauguin e di tanti altri maestri dell'arte francese sono ritratti sullo sfondo, a volte persino confusi con il colore delle pareti. Sono le persone di colore che andavano di moda all'epoca, ma che non potevano essere accettate in società, quelle che non avevano neppure un nome da ricordare sulla tela.
CONTINUA A PAGINA 23

DA GENOVA A NEW YORK

La fabbrica dei falsi Modigliani

MARCO GRASSO
MATTEO INDICE

Un blitz dell'Fbi e le carte dell'inchiesta sulle opere fasulle di Amedeo Modigliani esposte a Genova nel 2017, permettono di smascherare il «sistema» che da almeno vent'anni copre le emulazioni d'uno dei pittori più ricercati e costosi alle aste internazionali, morto nel 1920. Secondo la Procura del capoluogo ligure e i carabinieri del nucleo tutela patrimonio culturale di Roma, un gruppo attivo fra New York, Lugano e l'Italia piazza copie di Modì nelle esibizioni di mezzo mondo, per farne lievitare il valore e poi rivenderle a collezionisti poco ferrati. Di più: l'ex presidente dell'Archivio Modigliani, che dovrebbe confermare la reale appartenenza d'un quadro all'artista, ammette al terzo interrogatorio che il medesimo archivio è di fatto una scatola vuota, senza certificazioni originali. — P. 15

BUONGIORNO

Cronaca del sottosopra

MATTIA FELTRI

Nella provincia di Pisa si è aperta una serissima questione migratoria. Succede infatti che a Cascina - dove il sindaco è Susanna Ceccardi, giovane e pugnace affine a Matteo Salvini - sia stato chiamato a guidare l'assessorato all'urbanistica un leghista di Vecchiano, paese che dista da Cascina venti chilometri. Pertanto, con un orgoglioso post su Facebook, un consigliere del Pd di nome Mirko Guainai ha scritto: mai più! Quando vinceremo noi, ha promesso, gli amministratori saranno scelti fra quelli «nati e vissuti a Cascina, che conoscono la nostra storia e il nostro territorio e amano il nostro Comune». È vero, sono di Vecchiano, ha risposto l'assessore leghista Roberto Sbragia, ma non di meno amo Cascina. E, costernato, ha chiesto a Guainai: «E' questa l'apertura che hai verso l'altro? Che sarà di Cascina con questa visione?». Ma il consigliere del Pd non ha tremato un attimo: «Sbragia conoscerà forse Vecchiano. Cascinesi non si diventa, si nasce». Di fronte a un così sbalorditivo e biasimevole caso di discriminazione, si è mosso un deputato leghista, Edoardo Ziello, pure lui assessore a Cascina e addirittura immigrato da Civitavecchia. Il consigliere del Pd, ha detto l'onorevole leghista, lancia «un messaggio razzista e di intolleranza». È ha chiuso, in sospetto di buonismo, con una vibrante domanda: «Un bambino non nato a Cascina, ma che vi frequenta un asilo, non potrebbe in futuro diventare un amministratore, perché colpevole di non essere nato qui?». Attendiamo sviluppi quando un ragazzo di Vecchiano dovesse sventare un attentato su un autobus a Cascina. —

è un'iniziativa
MILANOCAPITALI
Un numero speciale
MF il quotidiano dei mercati finanziari
30 ANNI
I PROSSIMI TRENTA
in edicola da lunedì 1° aprile
Class editori

La moda italiana pioniera nel green

Il 70% dei consumatori pagherebbe il 10% in più per capi ecologici
Camurati in *MFF*

Un look green di Arizona Muse

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

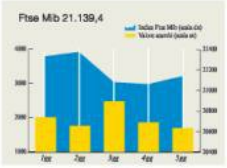
Uber compra la gemellina mediorientale per 3 miliardi

Careem continuerà ad operare col suo brand
Manassero a pagina 11

Anno XXX n. 061
Mercoledì 27 Marzo 2019
€4,50* Class editori
*In abbinamento obbligatorio ed esclusivo con Class a € 4,50 (MF € 2,00 + Class € 2,50)

IN ALLEGATO

IL NUOVO NUMERO DI CLASS



BORSA **+0,38%** 1€ = $1,1291

BORSE ESTERE			
Dow Jones	25.575	Euro-Yen	124,72
Nasdaq	7.661	Euro-Fr.Sv.	1,1222
Tokyo	21.428	Btp 10 Y	2,2673
Francoforte	11.410	Bund 10 Y	-
Zurigo	9.389	FUTURE	
Londra	7.196	Euro-Btp	129,34
Parigi	5.307	Euro-Bund	167,91
VALUTE-RENDIMENTI		US T-Bond	149,09
Euro-Dollaro	1,1291	Ftse Mib	20.595
Euro-Sterlina	0,8533	S&P500 Cme	2.810
		Nasdaq100 Mini	7.358

FOCUS OGGI

BlackRock (spesso short sul titolo) al 6,4% di Azimut

Investiti 135 milioni, probabilmente in vista del ricco dividendo. Nel super-gestore Usa cresce il ruolo di Viganò e Sandri in Italia
Dal Maso e Giacobino a pagina 13

IL ROMPISPREAD

Giappone, pattinatrice entra nella storia con un salto quadruplo. Battendo il record di Mastella

SISTEMI DI PAGAMENTO FORCHETTA DI PREZZO A 8,5-10,35 EURO PER UNA CAPITALIZZAZIONE DI 7,1-8,1 MILIARDI

L'ipo Nexi regina d'Europa

Per ora si tratta della maggiore quotazione del 2019 nel Vecchio Continente. Esordio in borsa previsto per la settimana di Pasqua. Da Sia al Credito Fondiario, le altre possibili matricole di Piazza Affari

(Montanari a pagina 3)

L'EUROPARLAMENTO APPROVA (CON 348 VOTI FAVOREVOLI E 274 CONTRARI) LA NUOVA DIRETTIVA SUL COPYRIGHT ONLINE

Sul diritto d'autore sconfitti i giganti del web

Google & C dovranno pagare per lo sfruttamento dei contenuti giornalistici e artistici

(Bertolino e Sommella a pagina 4)

GOVERNANCE

Intesa, ecco la lista delle fondazioni per il nuovo cda

(Gualtieri a pagina 8)

LASCIA RONCA

Unicredit cede 2,4 mld di npl e colloca bond da 1,25 miliardi

(Gualtieri a pagina 9)

TELECOM

Conti cerca la pace e rinvia il consiglio straordinario

(Follis a pagina 17)

TASTE OF ITALY

DeA Capital cresce nel food con la pizza al taglio di Alice

(Montanari a pagina 15)

Huffington Post

Primo Piano

Dietro le schermaglie sulla Cina, la guerra dei porti fra Italia e Nord Europa

" Perché le navi portacontainer dell' Estremo Oriente dovrebbero andare a Rotterdam e ad Amburgo se potessero scaricare le loro merci già in Italia e in Grecia?". La domanda peregrina è apparsa qualche giorno fa in un commento della corrispondente da Pechino della Faz. L' adesione in solitaria dell' Italia alla Via della Seta ha fatto da sfondo al vertice a quattro di Parigi tra i leader dell' Ue de iure (Jean Claude Juncker) e de facto (Angela Merkel ed Emmanuel Macron) e il presidente Xi Jinping: "Nessuno di noi è ingenuo, rispettiamo la Cina e naturalmente ci aspettiamo che i nostri principali partner rispettino l' unità dell' Unione Europea e i suoi valori". Dopo aver firmato contratti dal valore superiore ai 40 miliardi di euro (la commessa per 300 Airbus alla società statale cinese CASC vale da sola 30 miliardi) Macron ha incontrato Xi per la terza volta in due giorni. Questa volta accompagnato, come detto, da Juncker e Merkel. Il motivo ufficiale è stata la preparazione del summit Ue-Cina del 9 aprile, quello reale è prendere le misure al mastodontico progetto di politica economica e infrastrutturale che Pechino è intenzionata a concludere nei prossimi anni e che ha visto l'adesione del primo Paese del G7, l' Italia, suscitando l'irritazione degli Stati del Nord Europa e degli Usa. Fare affari con la Cina non è vietato (gli accordi dell' Eliseo ne sono una conferma) ma a patto che non stravolgano "l' unità dell' Ue", ovvero gli equilibri geoeconomici del Vecchio Continente. D' altronde, le intese commerciali firmate tra Italia e Pechino sono poca cosa rispetto a quelle appena stipulate a Parigi. I timori maggiori arrivano piuttosto dai memorandum che riguardano le due porte d' accesso di cui dispone l' Italia: i due porti del Nord, Genova e Trieste. Quest' ultimo, in particolare, si presta ad essere un terminale strategico per la nuova Via della Seta. I porti italiani pagano ritardi logistici e infrastrutturali storici rispetto ai grandi snodi del Nord Europa, nonostante la posizione geografica favorevole della penisola e la lunghezza delle sue coste (è il terzo paese europeo dopo Regno Unito e Grecia). Quelli del Mediterraneo hanno da tempo perso la sfida con quelli del Northern Range. I primi tre porti per movimentazioni di container sono quelli di Rotterdam, Anversa e Amburgo. Secondo uno studio di Assoporti, nel 2017 hanno mosso container per più di 35 milioni di teu (unità di misura dei container pari a circa 40 metri cubi); il primo porto italiano, Genova, solo 2 milioni e mezzo, e Trieste poco più di 600mila (nonostante un +17% rispetto all' anno prima). L' anno scorso i porti italiani hanno perso il 2,4% del traffico rispetto al 2017 (Trieste ha registrato un altro +17%, superando i 700mila teu), mentre i porti del Mediterraneo hanno visto una crescita del 8,8%, trascinati dal boom del Pireo che, in seguito all' acquisizione da parte della società pubblica cinese Cosco, ha visto crescere il suo traffico di oltre il 300%. Storia ben diversa per i porti del North Range: l' anno scorso hanno aumentato i loro traffici del +3,3%, con 44,3 milioni di Teu movimentati. Riporta Fedespedi: "Ottime performance di Anversa (+6,2%) e Rotterdam (5,7%). In crescita anche il porto di Zeebrugge (in Belgio, ndr), dopo il trend negativo degli ultimi anni. È probabile, che con l' ingresso di COSCO in CSP Zeebrugge Terminal le attività container siano destinate ad espandersi rapidamente. È il segreto di Pulcinella: dove arrivano i cinesi, il traffico e gli affari aumentano a dismisura. D' altronde Pechino ha già importanti partecipazioni nei porti del Nord Europa, attraverso il colosso pubblico Cosco: detiene il 35% di Euromax, la società che gestisce il porto di Rotterdam, e il 20% del terminal di Anversa (mentre nel Mediterraneo ha il 51% di Noatum, la società che gestisce il porto di Valencia oltre a quello di Bilbao sull' Atlantico, e partecipazioni a Vado Ligure). Ma è da quando Cosco ha acquisito la maggioranza del Pireo (privatizzato da Atene dopo la crisi del debito) dirottando nel mar Egeo investimenti massicci per l' ampliamento dell' infrastruttura portuale che le preoccupazioni di un cambio di strategia nelle rotte commerciali da parte di Pechino sono aumentate. Anche perché i porti sono il terreno fertile per la nascita di poli industriali: come ha riportato il think tank europeo Bruegel , Hyundai e Sony hanno deciso di aprire i propri centri logistici nel Pireo e di utilizzare il porto come principale centro di distribuzione per le spedizioni verso l' Europa centro-orientale e verso l' Africa settentrionale. Lo stesso ha fatto Hewlett Packard (Hp) a discapito di Rotterdam. I memorandum per Genova e Trieste firmati durante la visita di Xi Jinping in Italia si inseriscono in questo quadro. Perché l' accesso via Mediterrano per le merci cinesi è meno costoso

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

e più rapido. Anche rispetto al commercio su rotaia, dove la Germania domina in Europa attraendo circa l' 80% dei treni merci cinesi diretti nel Vecchio Continente con la stazione di Duisburg, cuore pulsante della Ruhr riconvertita. Berlino, d' altro canto, domina l' export Ue verso la Cina, con più di 87 miliardi di esportazioni, più della metà dell' export complessivo dell' area euro verso Pechino. Anche la Francia e il Regno Unito fanno meglio dell' Italia: Parigi e Londra esportano circa 19 miliardi in Cina, circa cinque miliardi più di Roma. Com' è facilmente intuibile, i treni merci hanno però una capacità nettamente inferiore a quella delle navi portacontainer. Bruno Macaes, senior fellow presso l' Hudson Institute di Washington ed ex ministro per gli Affari Ue del Portogallo, in un articolo pubblicato per Nikkei Asian Review ha ricordato come i Paesi del Sud Europa abbiano perso la sfida con i competitor del Northern Range nel XVII secolo e da allora non sono mai stati in grado di riprendersi. La nuova Via della Seta può favorire, secondo Macaes, uno spostamento storico del dominio portuale del Nord sul Sud Europa: " La distanza tra Trieste e Monaco è circa la metà di quella tra Amburgo e la capitale bavarese". Secondo i calcoli del professor Joost Hintjens dell' Università di Anversa la rotta marittima via Trieste può tagliare drasticamente i costi per l' export di Pechino rispetto ai porti settentrionali. " Se prendiamo Monaco come proxy per il nucleo industriale dell' Europa, una spedizione proveniente da Shanghai impiegherà 33 giorni per raggiungere la sua destinazione, rispetto ai 43 giorni che utilizzano la rotta del Nord Europa. Da Hong Kong il tempo di viaggio è ridotto da 37 a 28 giorni". È chiaro che i porti italiani non sono attrezzati per competere, oggi, con i rivali belgi, tedeschi, olandesi e francesi. Ed è anche per questo motivo che i memorandum prevedono progetti di sviluppo intermodale e ferroviario incensati dalle autorità portuali, consapevoli che la Via della Seta può essere un' occasione unica per invertire la competizione marittima tra Europa settentrionale e meridionale. Il Governo non hai nascosto il reale scopo della sua adesione al progetto Belt&Road: cooperare oggi per incrementare i traffici di domani. Il ruolo crescente nel canale di Suez e l' enorme sforzo profuso nel porto del Pireo lasciano sperare nella volontà di Pechino di guardare sempre di più al Mediterraneo. E allora ritorna la domanda peregrina: perché i container cinesi dovrebbero andare fino a Rotterdam e ad Amburgo se possono tagliare per Trieste?

L'Avvisatore Marittimo

Trieste

Ferrovie e terminal, Pechino cerca spazi a Genova e Trieste

Le due Port Authority hanno sancito l'ingresso nella nuova Via della Seta finanziata dai cinesi

L'ACCORDO FIRMATO A ROMA

Ferrovie e terminal, Pechino cerca spazi a Genova e Trieste

Le due Port Authority hanno sancito l'ingresso nella nuova Via della Seta finanziata dai cinesi

Song Hailiang, Paolo Emilio Signorini e Marco Bucci

«PIÙ ACCOGLIENZA»

Crociere patto tra Nizza e Marsiglia per il settore

DRAGAGGI, CROCIERE E RO/RO: TUTTI I PROGETTI IN CAMPO

Il porto di Palermo cambia volto: maxi piano da 120 milioni

Via al programma di interventi, Monti «Aperti oltre 40 cantieri». Rixi: «La Sicilia può diventare centrale nel Mediterraneo»

Pasquetino Monti guida l'Authority di Palermo

Genova e Trieste sanciscono il loro ingresso nella Via della Seta marittima, la Belt & Road Initiative. Ad oggi le due città sono, teoricamente, terminale di quell'epico programma, per merci salpate dalla Cina e giunte nel Mediterraneo attraverso lo stretto di Suez. Risalendo Adriatico e Tirreno, le navi evitano almeno altri quattro giorni di navigazione per doppiare Gibilterra e giungere agli scali del Nord Europa, facendo risparmiare cifre considerevoli agli armatori. A Trieste e a Genova container, merci varie e quant'altro vengono caricati sui treni e in breve raggiungono qualunque destinazione in Europa centroorientale. Per il momento, gli accordi prevedono infrastrutture e logistica, ma le intese sono generiche: potranno trovare articolazione nei modi più confacenti alle parti. A stringere la cooperazione con i due porti è il colosso CCCC, China Communication Construction Company, braccio operativo del governo per le infrastrutture. Sabato scorso è stato con il leader del gruppo, Song Hailang, che le due Autorità hanno siglato intese. Nello specifico, l'accordo per Genova prevede interventi per lo sviluppo dello scalo, in qualche modo anche legati al crollo del ponte Morandi: il più importante è il faraonico progetto da un miliardo per la nuova diga (una delle due iniziative italiane inserite fra i progetti strategici della EUChina Connectivity Platform, per rafforzare le connessioni di trasporto tra Europa e Asia e aumentare la competitività del sistema portuale del Nord Italia). Altri investimenti pubblici sono destinati ad altri interventi in ambito portuale, come a Sestri Ponente, dove lo stabilimento Fincantieri andrà esteso. Tutte iniziative che potrebbero raddoppiare i volumi di traffici e le entrate fiscali. Ma l'accordo fa anche riferimento ai dragaggi e al collegamento intermodale con l'aeroporto Cristoforo Colombo. La reciprocità tra Roma e Pechino, Signorini la interpreta a misura dei porti liguri:«Vedrei bene l'apertura di una sede dell'Authority in Cina». Il numero uno dello scalo vuole costruire «un presidio per i nostri traffici nel primo mercato del porto di Genova e Savona». Con un ufficio nella terra del Dragone, per Signorini «aumenterebbero i benefici per il nostro porto: in fondo i nostri competitor sono già presenti in Cina con uffici distaccati. L'Authority di Barcellona ad esempio, ha una sede a Shanghai ». Ma la legge lo consente? «Questa idea va studiata nel dettaglio, ma tecnicamente ritengo si possa fare». Signorini si professa «sostenitore di una trasformazione in società per azioni delle nostre Authority», perchè progetti come quello dello sbarco in Cina potrebbero essere più semplici da affrontare. Con Zeno D'Agostino, presidente Autorità di Trieste, Mr. Song Hailang ha invece formalizzato un accordo sulle infrastrutture ferroviarie collocate nell'ambito portuale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto «Trihub», piano di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell'area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana Rfi. Trihub ha tre finalità: oltre alla ferrovia, c'è la possibile partecipazione del Porto al progetto di CCCC per la costruzione e gestione di un grande terminal intermodale a Kosice (Slovacchia), e, soprattutto, progetti logisticoindustriali congiunti in Cina, per facilitare i flussi logistici e il commercio dall'Italia verso Pechino. Lo sottolinea anche il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino: «Il nostro impegno è supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre Pmi , che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti. L'Autorità si mette a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione ». D'Agostino ha partecipato anche a incontri b2b con importanti soggetti cinesi, fra i quali Power China. MARIANNA VAN ZANDT

Messaggero Veneto

Trieste

L' importanza degli investimenti cinesi in Fvg

ATTUALITÀ

Il sit-in:«Non paghiamo più le tasse allo Stato italiano»

Il Comitato liberazione nazionale veneto ieri mattina a Pordenone
Un "autodeterminarsi" all'Agenzia delle entrate: «Non vi devo 60 mila euro»

LA VIA DELLA SETA

L'importanza degli investimenti cinesi in Fvg

Il Memorandum è firmato, ora si tratta di valutarne il significato nel contesto europeo e gli effetti in Friuli Venezia Giulia. La visita di Xi Jinping a Roma è in primo luogo un fatto rilevante; l' Italia è membro del G7 e l' ospite è Segretario generale del Partito Comunista cinese nonché presidente della Repubblica popolare. Le intese sottoscritte sono invece meno importanti di ciò che il Governo annunciava alla vigilia e le autorità cinesi speravano: gli accordi firmati sono meno numerosi del previsto, mancano di parti rilevanti riferite a comunicazioni 5G e porti e l' ammontare degli investimenti cinesi in Italia si ferma a 2,5 miliardi. Si tratta di investimenti pur sempre utili - esempio Danieli - ma vanno considerati per la loro dimensione reale, il solo Gruppo Ferrovie dello Stato investe mediamente più del doppio ogni anno. L' intesa si è ristretta sino a diventare mignon perché proprio la visita romana di Xi Jinping e l' enfasi internazionale che ha suscitato hanno portato l' Italia, ed anche l' Europa, a una maggiore consapevolezza che Belt and Road Initiave e MadeinChina2025 sono una legittima ambizione ma anche uno strumento di dominio globale che non va assecondato.
Proprio per queste ragioni e poi perché pressato da Bruxelles e dal mondo economico italiano il Governo ha ridimensionato in fretta il peso del Memorandum e cantierato un decreto legge Golden Rule per tutelare il patrimonio industriale italiano di maggior pregio da acquisizioni straniere sgradite. Lo stesso giorno della visita del presidente cinese a Roma l' Italia ha partecipato al Consiglio europeo di Bruxelles che ha approvato nuovi indirizzi politici in cui la Cina è definita "competitore economico" e "rivale sistemico", il Consiglio annuncia inoltre misure comunitarie per impedire investimenti predatori della Cina. L' opposto della recente e infelice bocciatura comunitaria della fusione Alstom Siemens. Anche in questo frangente l' ambiguità e l' improvvisazione politica del Governo italiano si sono manifestate con evidenza.
L' approccio europeo verso la Cina è cambiato profondamente in poco tempo e al punto tale da indicare come cattiva prassi quella del format 16+1 che raggruppa i paesi dei Balcani Occidentali e del Centro Est Europa per cercare un dialogo regionale con Pechino.
La vicenda Fvg e del Porto di Trieste sta in questo contesto che per un verso è noto, la Via della Seta come strategia di dominio, per un altro è inedito là dove l' Europa cambia registro. Gli investimenti cinesi in Friuli Venezia Giulia sono benvenuti purché nel rispetto delle regole comunitarie e domestiche, il cosiddetto Aquis Communautaire, si può osservare semmai che sono pochini. Ora il Protocollo tra l' Autorità portuale e l' azienda statale cinese Cccc va pubblicato.
La controparte cinese aveva chiesto la segretezza, l' Aquis cinese in luogo di quello comunitario, ma poi la clausola è stata omessa perché l' accordo è un atto pubblico e va reso noto affinché tutti, a cominciare dal Consiglio regionale, lo possano apprezzare. Quell' accordo è una grande questione nazionale e internazionale, a maggior ragione regionale: Trieste, Monfalcone, Cervignano.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Italia Oggi

Trieste

Servono grandi infrastrutture per smistare le merci arrivate nei porti di Genova a Trieste

Gli abbagli di seta del governo

È stata autolesionista l' assenza polemica di Salvini

DOMENICO CACOPARDO

ItaliaOggi PRIMO PIANO Mercoledì 27 Marzo 2019 5

Servono grandi infrastrutture per smistare le merci arrivate nei porti di Genova a Trieste

Gli abbagli di seta del governo

È stata autolesionista l'assenza polemica di Salvini

DI DOMENICO CACOPARDO

FILMICOTONE

Il pioniere dei magneti sulla Via della Seta

DI CARLO VALENTINI

CON IL MEGA PROGETTO DI INVESTIMENTI DELLA VIA DELLA SETA

Il nuovo piano Marshall adesso lo fa la Cina

DI DANIELE MARCHETTI

La gita a Parigi conclude il tour europeo di Xi Jinping, presidente cinese, uno dei due uomini più potenti del pianeta con l' ambizione di diventarne il n.
1 in tempi ragionevoli. L' evento transalpino ridimensiona il trionfalismo di Conti&Di Maio e riconduce in ambiti ragionevoli gli accordi italiani e le future prospettive. Gran parte delle polemiche suscitate dall' ospite cinese hanno già perso consistenza, conferendo ai politici italiani l' ennesimo attributo di inguaribile provincialismo. Abbiamo ascoltato accuse di rottura della solidarietà europea e italo-americana. La prima è caduta come una mela marcia, poche ore dopo lo sbarco di Xi Jinping in Costa Azzurra.
La seconda, che ancora resiste, sconta la non conoscenza dei termini della controversia cino-americana: si tratta di una querelle tutta commerciale relativa alle ragioni di scambio fra i due paesi e al loro squilibrio a favore della potente nazione asiatica. La solidarietà all' alleato non c' entra nulla, giacché se e quando i due paesi troveranno un' intesa, non ne trarremmo nessun beneficio. Anzi è di tutta evidenza e banale immaginare che, come accadrà, un accordo cino-americano sarà dannoso prima di tutto per gli europei che verranno posposti nelle graduatorie di interesse economico-finanziario sia dalla Cina che dagli Stati Uniti.
Per questa semplice ragione, le lamentele di Trump e di Pompeo vanno respinte, come espressione di mera volontà egemonica sull' Italia. Lo scrive uno che è convintamente filo-atlantico e filo-americano col limite, però, che l' Italia non è «il più fedele amico dell' uomo», ma una nazione che ha il dovere di tutelare i propri interessi, senza se e senza ma. Nel grande gioco mondiale non c' eravamo prima dell' arrivo dell' immensa delegazione cinese, né ci siamo entrati dopo ad accordi conclusi.
Anche se, come sappiamo, non ci sono accordi commerciali che non abbiano implicazioni politiche per entrambi i contraenti, soprattutto quando si è in condizione di così importante squilibrio come noi e i cinesi.
La verità che noi avremmo da lucrare benefici soprattutto economici, in chiave di recupero di Pil, mentre i cinesi hanno già ottenuto il risultato politico di avere significativamente allargato la propria testa di ponte nel continente europeo. Gli aranci freschi a Pechino (slogan martellato in tv) sono poca cosa per la popolazione cinese, le Ferrari e le Maserati, pochissima cosa che non compenserà mai i danni storici prodotti dalle decisioni governative (in finanziaria) all' industria automobilistica e componentistica nazionale e a un' occupazione che non è più di massa, ma che ha acquistato i connotati della qualità tecnologica.
L' intesa, tuttavia, ha bisogno di una seria implementazione nazionale, rispetto alla quale abbiamo il diritto, anzi il dovere di essere scettici. Si pone per primo un problema di coerenze. Come può, il governo italiano assicurarsi e assicurare lo sviluppo in partnership di Genova e di Trieste, porte d' ingresso, rispettivamente, nelle grandi pianure dell' Europa centro-occidentale e centro-orientale se non sblocca i cappi infrastrutturali che soffocano entrambi i porti? Soprattutto Genova, per il quale l' incremento delle capacità ricettive non comporta soltanto investimenti portuali, ma soprattutto investimenti nei trasporti su rotaia e su gomma. Cioè l' inserimento nell' asse ferroviario mediterraneo (segnatamente con la Torino-Lione), lo sblocco del transito Nord-Sud ed Est-Ovest (Terzo valico e Gronda), tutte iniziative e opere fortemente contrastate dalla forza di governo che s' è intestata proprio l' intesa con la Cina. In secondo luogo, saremo capace di gestire efficacemente le nuove relazioni?
Di questo è lecito dubitare, vista la scarsa qualità del personale di governo: è in queste contingenze che gente capace ed esperta servirebbe per massimizzare i benefici di un accordo che non dovrebbe restare sulla carta. E per questa precisa ragione (oltre che per il messaggio subliminale trasmesso ai suoi sostenitori) ha fatto male Salvini a disertare

i tavoli degli incontri. Fra l' altro, il vertice italo-cinese era una buona occasione per discutere la questione delle questioni, quella che sta più a cuore di Salvini: l' Africa e l' immigrazione.
La Cina è la potenza coloniale più forte e più presente in Africa. Potrebbe darci opportunità per le nostre imprese e collaborazioni politiche per la stabilizzazione. A quanto si capisce, sembra che a nessuno sia venuto in mente di mettere il problema sul tappeto. A dimostrazione dell' insufficienza politica, tecnica e manageriale di chi era incaricato di discutere e preparare i dossier.
Alla buon' ora: le poche settimane che mancano vedranno passare tutto in secondo piano, tranne il posizionamento dei concorrenti governativi. Una cosa simile alla conquista della pole position in un gran premio. Benzina i numerosi dossier in ballo, a cominciare da quello sull' autonomia allargata. Le ragioni di polemica saranno, in definitiva, esaltate e, in vista del traguardo, potranno causare guasti irreparabili.
Ma gli italiani, nonostante tutto e nonostante un governo incapace di cogliere lo spirito dei nostri tempi, sono forti e non soccomberanno.

Il Manifesto

Trieste

Per il Sud la Via della seta è piena di spine

Per il Sud la Via della seta è piena di spine

La Famiglia "naturale" non esiste

il manifesto c'è. Tutto è possibile.

La Via della seta andrebbe chiamata la via del kapitale cinese, ma sarebbe piuttosto volgare e poco evocativo. Oggi, la Cina comunista è diventata la più convinta sostenitrice del "libero mercato", della globalizzazione dei mercati, esattamente come fece l' Inghilterra nel XIX secolo dopo aver fatto la rivoluzione industriale ed essere stata fervente sostenitrice del protezionismo nel secolo dei Lumi. Certo, mantenendo il controllo del cambio della propria valuta, mantiene una gestione politica del rapporto con le altre economie e, con uno Stato e governo forte, che non ha bisogno di consensi elettorali, può fare programmi di lungo periodo.

ALL' INTERNO di questa strategia va vista la recente visita del presidente cinese che ha scelto l' Italia come porta d' accesso ai ricchi mercati del Centro Europa. Anzi ha scelto due porti di accesso dove investire: Genova e Trieste. In questo modo le navi portacontainers provenienti dall' Asia, quei grattaceli che attraversano gli oceani e arrivano nel Mediterraneo dal mar Rosso, possono velocemente arrivare nel cuore dell' Europa che conta, grazie all' efficienza che la gestione di questi porti e le sue infrastrutture consentono.

TAGLIATO fuori da questo flusso di merci è tutto il Mezzogiorno che pure aveva in Gioia Tauro, fino a pochi anni fa, il principale porto del Mediterraneo per il transhipment e che avrebbe avuto bisogno di grandi investimenti per essere rilanciato. Entrato in crisi in quest' ultimo decennio, con questi accordi con la Cina, principale cliente, il porto di Gioia Tauro può chiudere battenti e mandare a casa migliaia di addetti!

Tra le cause c' è sicuramente quello che più volte è stato denunciato: non c' è collegamento con la rete ferroviaria, che a sua volta è obsoleta e non compete con l' alta velocità per trasportare le merci vengono nel resto della Ue.

Certo, tra gli accordi si parla di apertura all' export delle arance (per fare un dispetto al la Spagna che non ha voluto firmare un memorandum col gigante cinese), e si sceglie Palermo per un fantomatico hub turistico per il Mediterraneo. Un contentino dato anche al Sud, dove il M5S, che ha voluto fortemente questo accordo con il governo cinese, ha la sua base elettorale. Ma si tratta solo di buoni propositi.

LA PARTE più interessante per le ricadute economiche, quella turistica, è tutta da studiare ed elaborare. Attualmente i Gioia Tauro, il grande porto del Mediterraneo per il transhipment, avrebbe avuto bisogno di investimenti. Dopo gli accordi con la Cina, può chiudere i battenti 15 milioni di turisti cinesi che hanno visitato l' Europa l' anno scorso fanno, mediamente, un giro veloce delle capitali europee (più Venezia e qualche altra città d' arte), ed in Italia stanno mediamente un giorno e mezzo. Anche se includessero Palermo, si tratta di un turismo di massa mordi e fuggi (come facciamo noi europei quando visitiamo la Cina e pensiamo in dieci giorni di conoscerla) che incide ben poco in termini di occupazione e di valore aggiunto.

SOLO SE L' ITALIA avesse una se ria politica mediterranea, se guardasse verso Sud, verso l' Africa e non sempre verso la Germania e il Nord America, potrebbe avere un senso parlare anche di hub turistico mediterraneo. Ovvero: elaborare con gli altri paesi della sponda sud una strategia economica, culturale e politica. Ma tant' è: questa è la pochezza di visione in cui siamo immersi., la visione di un governo e, soprattutto, di un movimento arrivato al poter grazie ai voti dei meridionali.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

FerPress

Trieste

Friuli Venezia Giulia: Cosolini (PD) su Via della Seta, necessario conoscere accordo con Cina

(FERPRESS) - Trieste, 26 MAR - "Una gestione confusa del governo Conte da una parte e le strumentalizzazioni politiche dall' altra hanno reso poco chiari i contenuti del memorandum tra Italia e Cina. Il presidente Fedriga sgombri il campo e porti a conoscenza di tutti, cittadini e imprese, i contorni di una accordo strategico per il FVG e il Paese". A dirlo è il consigliere regionale del Pd, Roberto Cosolini che ha depositato, come primo firmatario, una mozione che impegna il presidente della Regione a "organizzare insieme all' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Orientale (Porti di Trieste e Monfalcone) e possibilmente con la partecipazione del Governo, una conferenza pubblica dedicata alla presentazione e alla discussione dei contenuti degli accordi e delle loro ricadute per l' economia regionale e nazionale complessive in modo da favorire la più ampia partecipazione alle opportunità che dovessero derivarne". Secondo Cosolini, "per quanto riguarda il Porto di Trieste, l' accordo sottoscritto è strategico, coerente con la naturale vocazione dello scalo triestino ad essere l' hub di traffici che attraversano il canale di Suez. Ritengo quindi che nel nostro caso le preoccupazioni dipendano proprio da una scarsa comprensione dell' accordo".

Il Nautilus

Trieste

Trasporto intermodale: Pizzimenti, 4 mln per il porto di Trieste

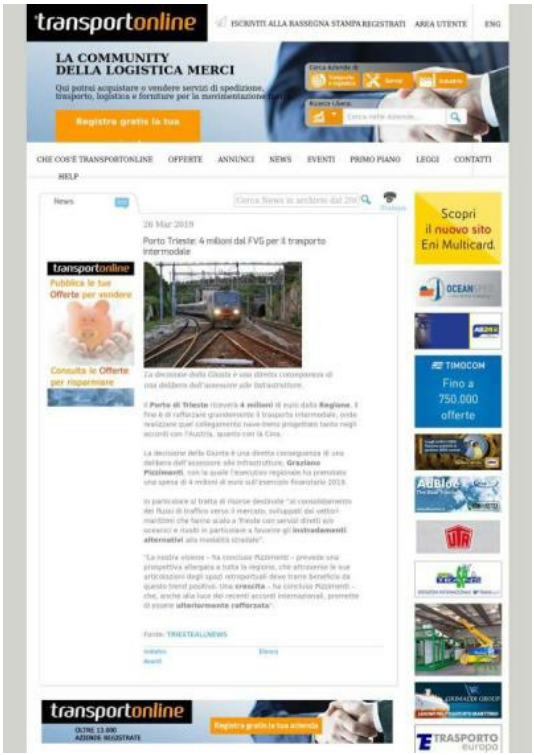
Trieste- Uno stanziamento di 4 milioni di euro a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale finalizzato alla promozione dei servizi di trasporto combinati multi cliente delle unità di trasporto intermodale da e per il porto di Trieste. Lo ha deciso la Giunta del Friuli Venezia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

Transportonline

Trieste

Porto Trieste: 4 milioni dal FVG per il trasporto intermodale

Il Porto di Trieste riceverà 4 milioni di euro dalla Regione. Il fine è di rafforzare grandemente il trasporto intermodale, onde realizzare quel collegamento nave-treno progettato tanto negli accordi con l'Austria, quanto con la Cina. La decisione della Giunta è una diretta conseguenza di una delibera dell'assessore alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, con la quale l'esecutivo regionale ha prenotato una spesa di 4 milioni di euro sull'esercizio finanziario 2019. In particolare si tratta di risorse destinate al consolidamento dei flussi di traffico verso il mercato, sviluppati dai vettori marittimi che fanno scalo a Trieste con servizi diretti e/o oceanici e rivolti in particolare a favorire gli instradamenti alternativi alla modalità stradale. La nostra visione ha concluso Pizzimenti prevede una prospettiva allargata a tutta la regione, che attraverso le sue articolazioni degli spazi retroportuali deve trarre beneficio da questo trend positivo. Una crescita ha concluso Pizzimenti che, anche alla luce dei recenti accordi internazionali, promette di essere ulteriormente rafforzata.



Corriere del Veneto

Venezia

Giudecca e Canal Grande Ca' Farsetti ricorre al Tar contro il vincolo culturale

Romor: invasione di competenze, così vaporetti a rischio

F. B.

VENEZIA E MESTRE

La polemica

Giudecca e Canal Grande Ca' Farsetti ricorre al Tar contro il vincolo culturale

Romor: invasione di competenze, così vaporetti a rischio

Incontri

I Caffè della Scienza al museo M9

La vicenda

Liberata la ringhiera

Trecento lucchetti ai piedi di Rialto Pinze e tenaglie: operazione decoro

Mira

Lettere in Procura e atti «segretati» Il Comitato raccoglie altre segnalazioni

Il comandante dei vigili in ferie fino a maggio: «Stress, devo smaltire»

VENEZIA Il Comune ricorre al Tar contro il vincolo del Ministero dei Beni culturali sul canale della Giudecca, il Bacino di San Marco e il Canal Grande. «E' una pesante e peraltro inutile ed inefficace invasione nelle competenze che altrimenti, e di regola, sarebbero attribuite al Comune per la tutela degli interessi dei residenti», motiva la decisione della giunta l' assessore all' Avvocatura Civica Paolo Romor.

La questione ruota attorno alla tutela culturale e al momento in cui scatta l' uso incompatibile dei canali. La Sovrintendenza del Veneto assieme alla Sovrintendenza regionale ha equiparato Giudecca, San Marco e Canal Grande a una strada o spazio urbano da proteggere, rafforzando la tutela paesaggistica, già presente dal 1985, con l' obiettivo di impedire il passaggio delle crociere. Ma l' incidenza va oltre le grandi navi e potrebbero coinvolgere anche vaporetti, taxi e barche.

«Non ci sono solo le crociere, penso anche al traffico di tutti i giorni che può compromettere la tutela culturale», non a caso ha sottolineato nelle settimane scorse sovrintendente Emanuela Carpani che ha chiesto al ministero di poter istituire una commissione per individuare e valutare le ripercussioni del vincolo: moto ondoso, inquinamento, erosione, impatto visivo, finalizzato alla difesa dei beni.

L' atto è stato firmato il 31 gennaio dalla commissione regionale del Patrimonio culturale e dopo un primo momento di studio Ca' Farsetti ha deciso di ricorrere al Tar così come ha già fatto l' Autorità portuale di Venezia secondo cui il vincolo può danneggiare l' attività portuale veneziana. «La sua istituzione consentirà, ai fini della tutela anche indiretta dei beni ad esso assoggettati, possibili interventi dell' autorità statale su tematiche strettamente legate alla vita della città che sembra assurdo escluderne il coinvolgimento - sottolinea l' assessore Romor -. E' un dato di fatto che le decisioni più importanti sul futuro di Venezia, come le scelte legate al traffico acqueo, all' organizzazione di approdi, pontili e pontoni, e al passaggio delle grandi navi, non possono che essere concordate con il Comune, dato che sono materie che è opportuno che rimangano agli amministratori, eletti dai cittadini veneziani e vicini alle loro esigenze». Il risultato è il via libera della giunta alla delibera che dà mandato all' Avocatura civica di presentare i tre ricorsi agli altrettanti vincoli istituiti su Canal Grande, canale della Giudecca e Bacino di San Marco.

Secondo Ca' Farsetti i tre provvedimenti sono viziati per una serie di ragioni tecniche che vanno dal mancato coinvolgimento degli altri enti territoriali interessati (Città Metropolitana e Regione), alla mancata indizione di una conferenza dei servizi degli Enti con interessi coinvolti, fino alla mancata previsione, nelle normativa in materia, degli spazi acquei come possibile oggetto di vincolo. Sia chiaro con il vincolo, non cambia automaticamente niente, ma è chiaro che mira a togliere tutti quegli elementi di rischio (anche i vaporetti), che la commissione dovrà individuare e valutare.

Il Gazzettino

Venezia

Navi, anche il Comune contro il vincolo

Ca' Farsetti segue il Porto nell'opposizione alla tutela culturale del canale della Giudecca decisa dal ministero Il ricorso al Tar denuncia «l'invasione delle competenze» Nella delibera firmata dal Mibac ci sarebbero diversi vizi

ELISIO TREVISAN

Navi, anche il Comune contro il vincolo

Sanità, entro l'anno progetto per la sede unica

Il voto contrario della Municipalità agli ampliamenti Rossetto e Venier

Incendio, danneggiata anche un'imbarcazione

GRANDI NAVI E PAESAGGIO MESTRE Dopo il Porto, anche il Comune si muove: ieri pure la Giunta veneziana ha deciso di ricorre al Tar contro il vincolo culturale posto a fine gennaio dal ministero dei Beni e delle Attività culturali (Mibac) su Canal Grande, Bacino e Canale di San Marco e Canale della Giudecca.

Non si può certo dire che il paesaggio non c' entra quando si parla di Venezia e della sua laguna, è il paesaggio da favola per eccellenza, anche se magari la vita per la gente normale non è così facile. Ma che il Mibac voglia determinare le sorti della crocieristica in città utilizzando i suoi poteri e le sue competenze, e per di più non avendo coinvolto alcuno dei soggetti competenti, appare come minimo un po' stridente.

INVASIONE DI COMPETENZE E non a caso l' assessore all' Avvocatura Civica Paolo Romor, che ha presentato la proposta di delibera approvata dalla Giunta, ha detto che «i provvedimenti adottati dal Mibac rappresentano una pesante e peraltro inutile ed inefficace invasione nelle competenze che altrimenti, e di regola, sarebbero attribuite al Comune per la tutela degli interessi dei residenti». Senza contare, poi, che in coda al Comune, con le competenze, ci sono come minimo l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas), il ministero dei Trasporti, il ministro dello Sviluppo economico, la Capitaneria di Porto, i Sindacati che rappresentano le migliaia di lavoratori coinvolti nella crocieristica e nei trasporti lagunari, la Città Metropolitana, la Regione e via di seguito.

Giuridicamente il vincolo culturale imposto il 31 gennaio dal ministro Alberto Bonisoli non ha ancora effetti perché bisogna capire come stabilire l' uso improprio del bene e per questo, aveva spiegato una ventina di giorni fa la soprintendente all' archeologia, alle belle arti e al paesaggio Emanuela Carpani, servono esperti di sicurezza nautica, di idrodinamica lagunare, di vibrazioni prima di poter in qualche modo disciplinare l' utilizzo del canale, chiedendo la costituzione di una commissione.

AZIONE PREVENTIVA Ma proprio perché gli effetti pratici ancora non ci sono, dopo l' Adspmas pure il Comune è corso ai ripari rivolgendosi al Tar. Anche perché se il Ministero imponesse davvero questo vincolo culturale, oltre alle navi da crociera, di qualsiasi dimensione, sarebbero in grosse difficoltà a transitare pure i vaporetti, i lancioni granturismo, per non parlare dei ferry boat. E quindi il rischio sarebbe di avere una città paesaggisticamente tutelata ma economicamente inginocchiata, dato che già ora, ad accezione della portualità, non le rimane molto altro oltre alle orde di turisti.

Il timore del Comune, infatti, è che «le decisioni più importanti sul futuro di Venezia, come le scelte legate al traffico acqueo, all' organizzazione di approdi, pontili e pontoni, e al passaggio delle grandi navi» vengano tolte a Venezia per essere affidate al Ministero, mentre invece si tratta di decisioni che «non possono che essere concordate con il Comune, dato che sono materie che è opportuno rimangano agli amministratori, eletti dai cittadini veneziani e vicini alle loro esigenze». Tecnicamente, poi, le delibere del Mibac impugnate, secondo il Comune sono viziate almeno per altri tre motivi: «Mancato coinvolgimento degli altri enti territoriali interessati (Città Metropolitana e Regione), mancata indizione di una conferenza dei servizi degli Enti con interessi coinvolti, e infine mancata previsione, nella normativa in materia, degli spazi acquei come possibile oggetto di vincolo». Cosa quest' ultima, invece contestata dal Mibac che sostiene come il Codice dei beni culturali affermi che fanno parte di tali beni anche le pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico o storico ed è indubbio che il canale della Giudecca sia una via o uno spazio aperto urbano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

opere pubbliche

Nuovo terminal da 64 milioni di euro ok al marginamento del canale dei Petroli

L' Autorità portuale ha approvato il piano 2019/2021, previsti anche tre milioni per gli scavi del porto di Chioggia

VENEZIA

Nuovo terminal da 64 milioni di euro ok al marginamento del canale dei Petroli

L'Autorità portuale ha approvato il piano 2019/2021, previsti anche tre milioni per gli scavi del porto di Chioggia

Vincoli su Canal Grande e Bacino Comune contro Bonisoli al Tar

Enrico Tantucci Il nuovo terminal per le navi da crociera e l' intervento di marginamento e scavo del canale Malamocco-Marghera, il cosiddetto Canale dei Petroli. Sono questi i due "pezzi forti" del programma triennale delle opere pubbliche per il triennio 2019/2021 approvato dall' Autorità portuale di Venezia.

Già quest' anno l' ente presieduto da Pino Musolino mette in bilancio due milioni di euro da spendere per il nuovo terminal crocieristico, prevedendo di spendere altri due milioni il prossimo anno, per poi concentrare al 2021 il grosso dell' intervento per la realizzazione vera e propria del terminal con un investimento previsto di 60 milioni di euro, che dovrebbe prevedere anche investimenti privati.

Nelle schede dell' Autorità portuale non è però indicato quale terminal, in attesa di capire quale sarà la decisione finale del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli fra i tre possibili tracciati alternativi ipotizzati, con le grandi navi fuori della laguna al Lido, a Malamocco oppure a Chioggia, con la soluzione Marghera momentaneamente accantonata, e il possibile scavo del canale Vittorio Emanuele per la soluzione intermedia in Marittima, caldeggiata anche dal sindaco Luigi Brugnaro.

Non ci sono dubbi invece sull' importante finanziamento per le opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione da realizzarsi nelle aree di bordo del canale Malamocco-Marghera, nel tratto compreso tra la curva di San Leonardo e Fusina.

Qui lo sforzo economico è significativo, con 23,5 milioni di euro nel triennio, con 8,5 milioni già da quest' anno e altri 7,5 milioni di euro nelle due annualità successive.

Si tratta di installare tra l' altro palancole in ferro, scogliere e pietrame in per contenere i fanghi scavati, oltre appunto a dragare il canale per aumentarne il pescaggio. Un progetto molto discusso, su cui tra l' altro Italia Nostra aveva annunciato un ricorso al Tar.

Proprio per gli scavi dei canali portuali il Piano dell' Autorità portuale prevede un investimento di nove milioni di euro nel triennio, di cui quattro milioni già da quest' anno.

Previsti anche tre milioni di euro di investimenti complessivi per gli escavi nel porto di Chioggia, anch' esso diventato in teoria anch' esso divenuto ora papabile come terminal crocieristico, di cui un milione e mezzo già nel 2019 e il resto nei due anni seguenti.

Tra gli altri finanziamenti previsti nel triennio ci sono 2,5 milioni di euro, 500 mila già da quest' anno, per l' intervento di ristrutturazione del fabbricato demaniale 330 di Porto Marghera. Un altro 1,8 milioni di euro sarà impiegato per la manutenzione di ponti, di cui 750 mila euro già nel 2019.

Sul nuovo ponte ferroviario sul canale Ovest, altra opera significativa per il futuro del Porto di Venezia, si comincia invece a investire con prudenza.

Niente per quest' anno, 800 mila euro nel 2020, altri cinque milioni di euro nel 2021, distribuendo poi sulle annualità successive il costo comunque ingente restante per l' opera, di 19,2 milioni di euro. Basteranno invece 800 mila euro, investiti già quest' anno, per il recupero e la valorizzazione agli usi portuali del compendio dell' ex Monopolio Tabacchi, al Molo Sali al porto commerciale di Marghera.

Si farà inoltre solo nel 2011 il marginamento della sponda nord est della darsena del canale Ovest, con un investimento di 800 mila euro.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Vincoli su Canal Grande e Bacino Comune contro Bonisoli al Tar

VENEZIA

Nuovo terminal da 64 milioni di euro ok al marginamento del canale dei Petroli

L'Autorità portuale ha approvato il piano 2019/2021, previsti anche tre milioni per gli scavi del porto di Chioggia

Vincoli su Canal Grande e Bacino Comune contro Bonisoli al Tar

Tutti contro Bonisoli e il suo vincolo sul canale di san Marco e della Giudecca in particolare per impedire così il passaggio delle Grandi Navi.
Dopo il ricorso in via gerarchica già presentato dal presidente dell' Autorità Portuale di Venezia Pino Musolino, contro la decisione presa dal Ministero dei Beni Culturali, ora è la volta del Comune, che si muove in perfetta sintonia e di cui si attendeva infatti il pronunciamento.
La Giunta comunale, riunitasi ieri a Ca' Farsetti, ha infatti approvato, su proposta dell' assessore Paolo Romor, la delibera per dare mandato all' Avvocatura Civica di ricorrere al Tar contro i tre provvedimenti del Ministero per i Beni e le Attività culturali che istituiscono l' interesse culturale ex art. 10, comma 1 e 12, e art. 12 d. lgs 42/2004, relativamente al Canal Grande, al Bacino e Canale di San Marco e al Canale della Giudecca. «La Giunta» ha commentato Romor «ha infatti ritenuto che i provvedimenti adottati dal Ministero dei Beni Culturali rappresentino una pesante e peraltro inutile ed inefficace invasione nelle competenze che altrimenti, e di regola, sarebbero attribuite al Comune per la tutela degli interessi dei residenti. In particolare l' istituzione del vincolo culturale, così come sostenuta dal Ministero, consentirà, ai fini della tutela anche indiretta dei beni ad esso assoggettati, possibili interventi dell' autorità statale su tematiche così strettamente legate alla vita della Città che sembra assurdo escluderne il coinvolgimento. È un dato di fatto che le decisioni più importanti sul futuro di Venezia, come le scelte legate al traffico acqueo, all' organizzazione di approdi, pontili e pontoni, e al passaggio delle grandi navi, non possono che essere concordate con il Comune, dato che sono materie che è opportuno che rimangano agli amministratori, eletti dai cittadini veneziani e vicini alle loro esigenze».
Conclude Romor, riportando l' indirizzo dell' Avvocatura Civica: «Le delibere impugnate appaiono inoltre viziate per una serie di ulteriori ragioni tecniche che vanno dal mancato coinvolgimento degli altri enti territoriali interessati (Città Metropolitana e Regione), alla mancata indizione di una conferenza dei servizi degli Enti con interessi coinvolti, fino alla mancata previsione, nelle normativa in materia, degli spazi acquei come possibile oggetto di vincolo».
Considerazioni simili a quelle avanzate dal Porto per giustificare il suo ricorso contro il vincolo deciso dal ministro. «L' imposizione di un vincolo, come formulata dal Ministero peri beni culturali, sul Canale della Giudecca e sul Bacino di San Marco, aveva dichiarato il Porto nella sua nota all' annuncio del ricorso, metterebbe infatti a serio rischio la possibilità non solo di transito delle navi da crociera, di qualsiasi stazza, ma anche il trasporto pubblico e il trasporto urbano di merci e persone che ricorrono, per operare, agli spazi dati in concessione a istituzioni pubbliche e soggetti privati».
Si apre dunque un nuovo contenzioso tra istituzioni nella vicenda già tormentata del problema Grandi Navi e della decisione sul tracciato alternativo da adottare.
--E. T.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Gazzettino

Venezia

L' occhio bionico che vigila sul mare davanti a Venezia

`Viaggio nel centro della Capitaneria di porto che in un anno ha già monitorato 7.586 navi `I radar "leggono" caratteristiche e carichi In una settimana multate due imbarcazioni

NICOLA MUNARO

Nordest

L'occhio bionico che vigila sul mare davanti a Venezia

33.565

4

3

360

Patrocinio veneto al Congresso famiglie polemiche e accuse

Gay Pride Fvg a Trieste Il Comune nega la piazza

IL SISTEMA VENEZIA A volerla fare semplice, è un po' come il Grande Fratello.
Un occhio bionico che sorveglia il traffico davanti alla laguna di Venezia, con il compito di controllare sicurezza e movimenti delle navi mercantili e passeggere che mettono la prua su uno dei tratti di mare più famosi al mondo. Acque guardate a vista - giorno e notte, dal primo gennaio al 31 dicembre - dal Centro Vts (Vessel Traffic Service) ospitato nella sede del Reparto operativo del 9° Centro regionale di Soccorso marittimo del Veneto, dove sono sempre in servizio almeno due operatori e un supervisore. A cui si aggiunge il personale dedicato alle operazioni di ricerca e soccorso.
I NUMERI Che il sistema funzioni, lo dicono i risultati e i numeri della Capitaneria di Porto di Venezia. Entrato in funzione il 20 aprile 2018, poco meno di un anno fa, in undici mesi ha già monitorato 7.586 navi. E in una sola settimana, l' ultima, gli operatori in servizio al Vts hanno accertato quattro violazioni, punendo i responsabili con multe di 33.565 euro (totali), oltre a due denunce per violazione delle norme a tutela della sicurezza della navigazione e gestione del traffico marittimo.
«Il monitoraggio spiega il capo reparto operativo della Direzione marittima di Venezia, il capitano di vascello Andrea Conte avviene a 360 gradi se si pensa che oltre alla scoperta e all' acquisizione delle tracce delle navi, vengono identificate, verificate e monitorate costantemente quelle imbarcazioni che, a seconda della rotta e della velocità, possono causare un' emergenza. In pratica continua grazie all' utilizzo di questi sistemi, si può intervenire ogni qualvolta si ravvisi la necessità di salvaguardare la sicurezza della navigazione, la vita umana in mare e l' ambiente marino da pericoli d' inquinamento che potrebbero scaturire da un possibile sinistro, fornendo al comandante della nave ogni utile informazione».
COME FUNZIONA Il Vts è uno degli strumenti più all' avanguardia per il controllo del traffico navale e la prevenzione di incidenti, in grado di interagire con le imbarcazioni monitorate e rispondere ai vari scenari attraverso reti di telecomunicazioni per lo scambio di informazioni terra-nave e nave-terra.
Tutto avviene attraverso l' integrazione del sistema radar strutturato su tre antenne radar Vts installate a Malamocco, Piave Vecchia e Punta della maestra, con il sistema di identificazione automatica (Ais) montato sulle navi mercantili e passeggere che raccogliendo i dati originati dai mercantili e dalle navi passeggere è in grado di leggerne il comportamento: dalle caratteristiche tecniche alla natura del carico trasportato fino ai dati relativi al viaggio.
Tre i livelli di servizio offerto: informazione (dare notizie essenziali e tempestive sul livello del traffico marittimo per aiutare il processo decisionale a bordo della nave), organizzazione del traffico (con cui prevenire lo sviluppo di situazioni di pericolo in condizioni di alta densità di traffico o in presenza di navi vincolate nella loro manovrabilità o con merci pericolose a bordo che possano condizionare la sicurezza della navigazione delle altre navi) e assistenza alla navigazione (diretta ad una singola nave su richiesta del comando di bordo in condizioni meteo sfavorevoli, in caso di avarie o pericoli).
LE VIOLAZIONI Grazie al Vts nell' ultima settimana sono state punite due navi.
In un caso il comandante di una nave in arrivo al porto di Venezia non aveva comunicato l' avaria ad uno dei motori violando la norma che impone di informare il prima possibile l' Autorità marittima in merito a qualsiasi evento a bordo della nave che possa pregiudicare la sicurezza dell' imbarcazione e della navigazione.
Scoperta la mancata segnalazione, la Guardia costiera aveva chiuso il porto fino a che il problema non era stato risolto. Sempre la stessa imbarcazione era stata pizzicata durante l' uscita dal porto - non comunicata - a immettersi

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

nella corsia di traffico opposta dello schema di separazione del traffico antistante la rada di Malamocco.
Nel secondo caso, una nave in arrivo da Porto Nogaro e diretta a Chioggia, per circa 50 minuti non assicurava l' ascolto radio sui canali stabiliti. Dimenticando anche di segnalare la volontà di entrare nell' area di competenza del Centro Vts, al di fuori delle cosiddette bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia.
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Il direttore generale della compagnia, Neil Palomba, ieri ha festeggiato il ritorno di una nave Costa a Genova

Savona resta la regina delle crociere Costa "Quest' anno 164 scali e 750 mila passeggeri"

CRISTINA BENENATI

PRIMO PIANO

ECONOMIA

Il direttore generale della compagnia, Neil Palomba, ieri ha festeggiato il ritorno di una nave Costa a Genova

Savona resta la regina delle crociere Costa "Quest'anno 164 scali e 750 mila passeggeri"

«Savona rimane sempre il nostro porto principale nel mondo».
Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere, ieri ha colto l' occasione per ribadire il legame inscindibile della compagnia di crociera con lo scalo savonese. Lo ha fatto a Genova, dove si è festeggiato a Ponte Doria sulla «Costa Fortuna» il ritorno dopo 15 anni del fumaiolo giallo nel porto della città della Lanterna, città che necessiterebbe però di un terminal per avere una «vera casa».
Savona si conferma quindi home port e i numeri richiamano nuovi investimenti. «La compagnia e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale stanno effettuando importanti investimenti a Savona in vista dell' arrivo della nuova ammiraglia Costa Smeralda, la prima nave Costa alimentata a Lng, che sarà battezzata proprio a Savona il 3 novembre 2019», confermano i vertici di Costa. Il totale di questi investimenti ammonta a oltre 20 milioni di euro. L' Autorità portuale sta provvedendo ai lavori di dragaggio del fondale davanti alla banchina principale del Terminal crociere, per incrementare la profondità dalla quota attuale, lavoro da 16 milioni di euro. Quattro milioni e mezzo serviranno per l' acquisto di due nuove passerelle di imbarco e l' adeguamento della struttura del Palacrociere. Si punta ad un obiettivo concreto, per il 2019: previsti 164 scali e il transito di 750 mila passeggeri.
«Genova e Savona per il settore crocieristico rappresentano un polo tra i più grandi del west Med e con Marsiglia e Barcellona hanno la possibilità di aumentare ancora il numero di passeggeri grazie alla presenza delle più importanti compagnie armatoriali», ha commentato Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure. Gli fa eco il governatore ligure, Giovanni Toti. «Dopo il prolungamento della presenza di Costa fino al 2044 a Savona, l' approdo alla Spezia e ora a Genova confermano il grande impegno che Costa sta mettendo per radicare e potenziare la sua presenza in Liguria».
Neil Palomba, dopo aver confermato la sinergia già collaudata con Savona, ha parlato di progetti anche su Genova.
«Nei nostri programmi c' è la costruzione di un nuovo terminal crociere nel porto di Genova. Andrebbe ad affiancarsi al Palacrociere di Savona, il nostro home port principale dove stiamo effettuando importanti investimenti, e a La Spezia, dove ci siamo aggiudicati in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere e la costruzione di un nuovo terminal».
La prima crociera di Costa Fortuna da Genova sarà una minicrociera di 3 giorni diretta a Marsiglia e Barcellona, con rientro a Genova il 29 marzo. Da quella data sino all' 8 novembre la nave tornerà a Genova tutti i venerdì, dalle 8 alle 18.
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Crociere, il ritorno di Costa a Genova «Nuovo terminal entro cinque anni»

Nel 2019 la compagnia porterà 170.000 passeggeri in città Palomba: «Ma Savona resta il nostro principale home port»

ECONOMIA&MARITTIMO

Crociere, il ritorno di Costa a Genova «Nuovo terminal entro cinque anni»

Nel 2019 la compagnia porterà 170.000 passeggeri in città Palomba: «Ma Savona resta il nostro principale home port»

Settore in forte crescita e la Liguria è leader

Piaggio Aerospace, il governo non stanzia i soldi per i droni

Matteo Dell' Antico /GENOVA Ci sono voluti più di quindici anni. Dalla fine del 2003 aie ri: nel mezzo qualche sporadico arrivo, di tanto in tanto, ma nulla più. Le navi di Costa Crociere, da ieri, sono ufficialmente tornate nel porto di Genova: a segnare la fine di un divorzio mai veramente annunciato ci ha pensato il primo attracco di Costa Fortuna, entrata in porto alle 7.30 e festeggiata con una cerimonia a bordo. In tutto, nel 2019, la compagnia effettuerà 40 scali (34 con Fortuna e sei con altre tre navi) con 170 mila passeggeri movimentanti che saliranno leggermente nel 2020 quando al posto di Fortuna a scalare il porto genovese sarà la nave Costa Pacifica. La spesa diretta generata in città dai passeggeri di Costa sarà di circa otto milioni di euro per quest' anno e di quasi nove nel 2020.

«Questo è un primo passo del nostro ritorno a Genova, dove abbiamo da sempre la sede con gli uffici- ha detto il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba -.

Torniamo con l' intento dire stare, nei nostri programmi c' è la costruzione di un nuovo terminal crociere in porto e penso che riusciremo a portare a termine questo sogno nei prossimi cinque anni: stiamo lavorando con le amministrazioni locali per individuare l' area migliore, probabilmente a Calata Gadda».

La zona indicata dalla compagnia per la realizzazione di un nuovo terminal (il cui progetto era stato anticipato nei mesi scorsi dal Secolo XIX) è quella delle riparazioni navali, dove attualmente però operano circa venti tra piccole e medie imprese che hanno avuto gli spazi in concessione dall' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona. «Tecnicamente l' area è adatta per ospitare un nuovo terminal ha sottolineato il presidente di Palazzo San Giorgio, Paolo Emilio Signorini -anche se al momento ci sono altri operatori che occupano quelle banchine: si dovrebbe trovare una nuova collocazione».

Il ritorno di Costa Crociere a Genova non significa un di simpegno della compagnia «su Savona, che resta il nostro home port»: qui Costa ha realizzato un maxi terminal proprio dopo avere lasciato Genova, ha ribadito più volte Palomba che ha ricordato anche gli investimenti fatti nel porto della Spezia.

Costa non è invece interessata ad un terminal per navi da crociere di piccole dimensioni che dovrebbe essere costruito durante la ristrutturazione dell' Hennebique, il silos granario di fine '800 ormai in disuso da anni: «Navi piccole non ne abbiamo, quindi quella soluzione non va bene. Il nostro obiettivo è portare qui navi di nuova generazione, anche quelle alimentante a gas naturale liquefatto che sono le unità del futuro», ha aggiunto il direttore generale della compagnia. Il ritorno di Costa a Genova «è un ulteriore tassello per far diventare Genova la capitale del Mediterraneo», ha spiegato il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Settore in forte crescita e la Liguria è leader

Il 2019 si preannuncia come l' anno del record assoluto per il porto di Genova sul fronte dei passeggeri. Il 2018 si è chiuso in crescita per le crociere che sono tornate sopra il milione di turisti movimentanti ma nel corso di quest' anno il numero di turisti dovrebbe raggiungere 1,3 milioni.
Nei terminal di Stazioni Marittime, nel 2018, è stata registrata una crescita del 9,3%: tra le novità pure i pri mi tre scali effettuati dalla compagnia americana Disney Cruise Line con un totale di circa ottomila passeggeri transitati. Msc porterà, quest' anno, circa 1,1 milioni di passeggeri con 196 scali ai quali si aggiungono, tra gli altri, quelli delle navi di Costa. Sono previsti 257 scali con circa 1.350.000 crocieristi, di cui 750.000 home port e 600.000 transiti. Quello delle crociere, a livello internazionale, è un settore in for te espansione tanto che almeno 14 nuove compagnie dovrebbero entrare nel mercato delle crociere nei prossimi due anni, con piani per acquistare navi usate e piazzare nuovi ordini ai cantieri. Al momento, in totale, ci sono in ordine a livello mondiale 120 unità.
Il traffico dei traghetti, invece, lo scorso anno è rimasto stabile con due milioni di passeggeri, circa duemila in più rispetto al 2017, e per quest' anno non si prevedono sbalzi: non si ferma il calo della Sardegna compensato dal boom della Corsica mentre le rotte per il Nord Africa hanno registrato una lieve flessione.
- M.D.A.

ECONOMIA&MARITTIMO

Crociere, il ritorno di Costa a Genova «Nuovo terminal entro cinque anni»

Nel 2019 la compagnia porterà 170.000 passeggeri in città Palombo: «Ma Savona resta il nostro principale home port»

Settore in forte crescita e la Liguria è leader

Piaggio Aerospace, il governo non stanzia i soldi per i droni

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Costa dona a Certosa un nuovo centro di aggregazione

La compagnia ristrutturerà un intero piano in via Borsieri Animatori di bordo in servizio come volontari nella struttura

La città che riparte

Costa dona a Certosa un nuovo centro di aggregazione

La compagnia ristrutturerà un intero piano in via Borsieri Animatori di bordo in servizio come volontari nella struttura

530

300mila

1

ZOOM

Il sondaggio del Secolo XIX

Via della Seta, l'accordo Italia-Cina opportunità o minaccia per il Paese?

Matteo Dell' Antico Nel giorno del ritorno di Costa Crociere nel porto di Genova dopo più di quindici annidi assenza, la compagnia di navigazione ha deciso di regalare alla città un nuovo centro di aggregazione aperto a tutti gli abitanti del quartiere di Certosa, una delle zone dal crollo di Ponte Morandi.

Il progetto, presentato ieri da Costa Crociere Foundation e Comune, prevede la re alizzazione di un centro di oltre 530 metri quadrati di superficie più ampi spazi esterni che sorgerà al primo piano di un edificio di proprietà di Palazzo Tursi, situato in via Borsieri 11, a pochi passi dalla stazione della metropolitana di Brin. I lavori di ristrutturazione, è stato annunciato a bordo della nave "Costa Fortuna", partiranno nelle prossime settimane, una volta espletate le procedure burocratiche. Costa Crociere Foundation investirà inizialmente nel progetto almeno 300 mila euro, frutto della raccolta fondi "Insieme per Genova" a favore della città, partita ad agosto dello scorso anno, in cui la compagnia ha coinvolto tutti i suoi principali stakeholders. La compagnia ha infatti donato un euro per ogni piatto di trofie alpe sto servite a bordo delle proprie navi e per ogni ospite che ha effettuato una prenotazione per una crociera Costa sino al 30 novembre 2018. A questo si sono aggiunti i contributi volontari da parte degli ospiti, delle agenzie di viaggi, dei fornitori e dei dipendenti, che con centinaia di donazioni hanno reso possibile quest' iniziativa.

Il nuovo centro proporrà un ampio spettro di attività di aggregazione, gestite grazie alla sinergia tra gli operatori dei servizi sociali del Comune e i professionisti dell' intrattenimento di Costa, che presteranno servizio volontario presso il nuovo centro. Attualmente nell' edificio si trova un asilo nido (al piano terra), che manterrà la propria piena funzione a seguito della creazione della nuova struttura. Anche il cortile dell' edificio sarà compreso negli interventi di ristrutturazione, diventando uno spazio esterno multifunzionale a disposizione del quartiere, da animare nella stagione estiva con spettacoli e proiezioni cinematografiche. Un ulteriore supporto al progetto è arrivato dal grande evento di beneficenza che si è tenuto ieri a bordo di "Costa Fortuna", durante il suo primo scalo a Genova, durante il quale sono stati programmati uno show del comico Andrea Di Marco e di Nicole Magolie, cantante savonese testimonial di "Matera Capitale Europea della Cultura 2019", un pranzo di gala con menu speciale ideato dal Corporate Chef di Costa Stefano Fontanesi e una visita della nave. «La nostra volontà era quella di fare qualcosa che portasse benefici concreti», ha dichiarato Neil Palomba, direttore Generale di Costa Crociere. «Ancora una volta Costa Crociere testimonia la propria affinità con la città di Genova», ha sottolineato il sindaco Marco Bucci. DALL' UE 6 MILIONI PER IL PORTO La Commissione europea finanzierà il progetto E -Bridge per il porto con sei milioni di euro. Il programma punta ad implementare la condivisione dei dati tra sistemi portuali, varchi dei terminal, aree buffer e connessioni di ultimo miglio ferroviario. L' annuncio è arrivato dal ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli. - matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Ansa

Genova, Voltri

Costa a Genova dopo 15 anni con Fortuna

(ANSA) - GENOVA, 26 MAR - Costa Crociere è tornata a Genova ed è per restare, con la costruzione di un proprio terminal. L' arrivo della Costa Fortuna a ponte Andrea Doria, questa mattina, ha segnato il primo scalo di 40 previsti quest' anno per 170 mila passeggeri e segna il ritorno delle navi dal comignolo giallo che mancavano da 15 anni. "Questo ritorno rappresenta per noi sia un completamento della nostra presenza in città, dove siamo operativi con la nostra sede da oltre 70 anni, sia un punto di partenza per il futuro - spiega il direttore generale di Costa crociere Neil Palomba -. Nei nostri programmi c' è infatti la costruzione di un nuovo terminal crociere nel porto di Genova". Confermata la presenza anche per il 2020: al posto di Costa Fortuna arriverà Costa Pacifica, che effettuerà 40 scali con un lieve aumento dei passeggeri trasportati.

Il Nautilus

Genova, Voltri

Costa Crociere ritorna nel porto di Genova

Genova Costa Crociere ritorna a fare scalo regolarmente con le sue navi nel porto di Genova. Oggi ha fatto il suo debutto a ponte Andrea Doria Costa Fortuna, nave della compagnia italiana da 103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali, che partirà da Genova ogni venerdì sino all'8 novembre, per offrire crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Nel 2019 gli scali Costa a Genova saranno in tutto 40, di cui 34 di Costa Fortuna, a cui si aggiungeranno altre toccate di altre tre navi della flotta in primavera ed autunno, per una previsione di 170.000 passeggeri movimentati. Costa Crociere ha già annunciato la conferma di Genova anche per il 2020. Al posto di Costa Fortuna arriverà Costa Pacifica (114.000 tonnellate di stazza e 3.780 ospiti totali), che dopo lo scalo inaugurale del 23 marzo 2020 tornerà a Genova sempre ogni venerdì, sino al 13 novembre 2020. Gli scali totali rimarranno 40, con un lieve aumento nelle previsioni di passeggeri movimenti a seguito dell'impiego di una nave di maggiori dimensioni. Per Costa Fortuna e Costa Pacifica si tratterà di un vero e proprio ritorno a casa, dal momento che le navi sono state costruite da Fincantieri a Sestri Ponente e inaugurate a Genova. Siamo particolarmente lieti e orgogliosi di festeggiare il ritorno di una nave Costa che farà scalo regolarmente a Genova ha dichiarato Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere Questo ritorno rappresenta per noi sia un completamento della nostra presenza in città, dove siamo operativi con la nostra sede da oltre 70 anni, sia un punto di partenza per il futuro. Nei nostri programmi c'è infatti la costruzione di un nuovo terminal crociere nel porto di Genova, per il quale stiamo continuando a lavorare con le istituzioni locali per identificare la soluzione migliore. Il nuovo terminal di Genova andrebbe ad affiancarsi al Palacrociere di Savona, il nostro home port principale dove stiamo effettuando importanti investimenti, e a La Spezia, dove ci siamo aggiudicati in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere e la costruzione di un nuovo terminal. Desidero ringraziare il Presidente della Regione Giovanni Toti, il Sindaco Marco Bucci e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini per il loro sostegno. Sono certo che la nostra collaborazione porterà ad ulteriori risultati positivi. Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria, ha dichiarato: Un ulteriore tassello per far diventare Genova la capitale del Mediterraneo. Siamo di fronte a una notizia estremamente positiva, perché riassume in sé due degli aspetti fondamentali su cui stiamo lavorando giorno dopo giorno per il rilancio della Liguria: turismo e portualità, due fattori strategici che si intrecciano in questo ritorno di Costa a Genova. Il settore crocieristico è un asset fondamentale per incrementare le presenze in Liguria. Dopo il prolungamento della presenza di Costa fino al 2044 a Savona, l'approdo alla Spezia e ora a Genova confermano il grande impegno che Costa sta mettendo, in continua e fruttuosa collaborazione con gli enti locali a tutti i livelli, per radicare e potenziare la sua presenza in Liguria e in particolare, appunto, a Genova, casa della compagnia da più di 70 anni. Desidero, a nome di tutta la Giunta, ringraziare Costa per il costante impegno per lo sviluppo di questa regione, che ha bisogno di investimenti sul territorio che diano corpo alla riconversione economica della Liguria, a partire proprio dal turismo. Marco Bucci, Sindaco di Genova, ha dichiarato: Il ritorno di Costa Crociere nel porto di Genova è uno dei segnali che dimostrano la rinascita della nostra città. Nonostante i problemi che abbiamo dovuto affrontare recentemente, il nostro processo di sviluppo non si arresta e passa anche dal settore crocieristico e dal turismo: indispensabili per fare conoscere tutte le capacità e le bellezze della nostra realtà al mondo. Sono orgoglioso di poter essere testimone di un ritorno così importante a Genova. Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, ha dichiarato: Genova e Savona per il settore crocieristico rappresentano un polo tra i più grandi del west Med e con Marsiglia e Barcellona hanno la possibilità di aumentare ancora il numero di passeggeri grazie alla presenza delle più importanti compagnie armatoriali. Come Autorità di Sistema intendiamo proseguire con gli investimenti avendo come obiettivo la crescita di tutti i bacini portuali e dei relativi traffici, con una attenzione puntuale al mercato crocieristico e in particolare alle esigenze degli operatori e alle richieste per le meganavi e stiamo lavorando per migliorare i servizi sia a Genova che a Savona.

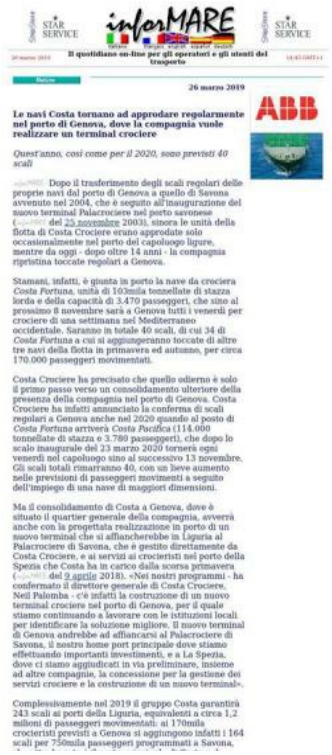
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Ringrazio Costa Crociere per aver compreso i nostri obiettivi e per aver scelto di ritornare a scalare Genova, settimanalmente, con Costa Fortuna e di inaugurare la sua nuova ammiraglia Costa Smeralda a Savona nel prossimo mese di novembre. La prima crociera di Costa Fortuna da Genova è una minicrociera di 3 giorni diretta a Marsiglia e Barcellona, con rientro a Genova il 29 marzo. Da quella data sino all'8 novembre la nave tornerà a Genova tutti i venerdì, dalle 8 alle 18, per due diversi itinerari. In primavera ed autunno la nave farà visita, oltre a Genova, anche a Marsiglia, Barcellona, Valencia, Civitavecchia e La Spezia; in estate il programma comprende Marsiglia, Tarragona, Palma di Maiorca, uno scalo di un giorno e una notte ad Ibiza, e Olbia. Durante lo scalo a Genova Costa Fortuna proporrà ai suoi ospiti ben nove nuove escursioni, che contribuiranno a promuovere ulteriormente la città e il suo territorio. Tra le novità il trekking urbano alla scoperta delle fortezze di Genova, il parco avventura Righi, Genova in Segway, il ghost tour di Genova, il walking tour nella Genova dei Templari e Super Genova, un'escursione di un'intera giornata da Boccadasse al centro storico con pranzo a Palazzo Imperiale. Genova entrerà così a far parte a tutti gli effetti degli home port della flotta di Costa Crociere, che ha già una posizione di primo piano in altri due porti liguri. Complessivamente nel 2019 il Gruppo Costa garantirà alla Liguria 243 scali, equivalenti a circa 1.200.000 passeggeri movimentati. Savona è attualmente il porto principale di Costa nel mondo. La compagnia e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale stanno effettuando importanti investimenti in vista dell'arrivo della nuova ammiraglia Costa Smeralda, la prima nave Costa alimentata a LNG, che sarà battezzata proprio a Savona il 3 novembre 2019. Il totale di questi investimenti ammonta a oltre 20 milioni di euro. L'Autorità di Sistema Portuale sta provvedendo ai lavori di dragaggio del fondale antistante la banchina principale del Terminal crocieristico, per incrementare la profondità dalla quota attuale di -9 m alla quota di -11 m, previo intervento di consolidamento della struttura. L'importo complessivo dell'intervento è stimato in 16 milioni di Euro. Costa Crociere sta investendo un totale di 4,5 milioni di euro per l'acquisto di due nuove passerelle di imbarco (finger) e l'adeguamento della struttura del Palacrociere, con una riorganizzazione degli spazi e dei flussi. I lavori non comprometteranno comunque l'operatività del porto, dove nel 2019 sono previsti 164 scali per 750.000 passeggeri movimentati. A La Spezia Costa Crociere si è aggiudicata in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere del porto, che prevede anche la costruzione di un nuovo terminal crociere. Per la prima parte della stagione 2019, in attesa delle necessarie verifiche formali da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Costa Crociere gestirà in prima persona i servizi sulla base dei termini già in vigore lo scorso anno. Nel 2019 le navi del Gruppo Costa effettueranno a La Spezia un totale di 50 scali, inclusi i 29 scali di AIDAnova, la nuova ammiraglia di AIDA Cruises, società tedesca del Gruppo Costa, per una previsione di 250.000 passeggeri movimentati.

Informare

Genova, Voltri

Le navi Costa tornano ad approdare regolarmente nel porto di Genova, dove la compagnia vuole realizzare un terminal crociere



STAR SERVICE

inforMARE

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

STAR SERVICE

26 marzo 2019

Le navi Costa tornano ad approdare regolarmente nel porto di Genova, dove la compagnia vuole realizzare un terminal crociere

Quest'anno, così come per il 2020, sono previsti 40 scali

ABB

Dopo il trasferimento degli scali regolari dello proprie navi dal porto di Genova a quello di Savona avvenuto nel 2004, che è seguito all'inaugurazione del nuovo terminal Palacrociere nel porto savonese (del 25 novembre 2003), sinora le unità della flotta di Costa Crociere erano approdate solo occasionalmente nel porto del capoluogo ligure, mentre da oggi - dopo oltre 14 anni - la compagnia ripristina toccate regolari a Genova.

Stamani, infatti, è giunta in porto la nave da crociera *Costa Fortuna*, unità di 103mila tonnellate di stazza lorda e della capacità di 3.470 passeggeri, che sino al prossimo 8 novembre sarà a Genova tutti i venerdì per crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Saranno in totale 40 scali, di cui 34 di *Costa Fortuna* a cui si aggiungeranno toccate di altre tre navi della flotta in primavera ed autunno, per circa 170.000 passeggeri movimentati.

Costa Crociere ha precisato che quello odierno è solo il primo passo verso un consolidamento ulteriore della presenza della compagnia nel porto di Genova. Costa Crociere ha infatti annunciato la conferma di scali regolari a Genova anche nel 2020 quando al posto di *Costa Fortuna* arriverà *Costa Pacifica* (114.000 tonnellate di stazza e 3.780 passeggeri), che dopo lo scalo inaugurale del 23 marzo 2020 tornerà ogni venerdì nel capoluogo sino al successivo 13 novembre. Gli scali totali rimarranno 40, con un lieve aumento nelle previsioni di passeggeri movimenti a seguito dell'impiego di una nave di maggiori dimensioni.

Ma il consolidamento di Costa a Genova, dove è situato il quartier generale della compagnia, avverrà anche con la progettata realizzazione in porto di un nuovo terminal che si affiancherebbe in Liguria al Palacrociere di Savona, che è gestito direttamente da Costa Crociere, e ai servizi ai crocieristi nel porto della Spezia che Costa ha in carico dalla scorsa primavera (del 9 aprile 2018). «Nei nostri programmi - ha confermato il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba - c'è infatti la costruzione di un nuovo terminal crociere nel porto di Genova, per il quale stiamo continuando a lavorare con le istituzioni locali per identificare la soluzione migliore. Il nuovo terminal di Genova andrebbe ad affiancarsi al Palacrociere di Savona, il nostro home port principale dove stiamo effettuando importanti investimenti, e a La Spezia, dove ci siamo aggiudicati in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere e la costruzione di un nuovo terminal».

Complessivamente nel 2019 il gruppo Costa garantirà 243 scali ai porti della Liguria, equivalenti a circa 1,2 milioni di passeggeri movimentati: ai 170mila crocieristi previsti a Genova si aggiungono infatti i 164 scali per 750mila passeggeri programmati a Savona,

Quest' anno, così come per il 2020, sono previsti 40 scali Dopo il trasferimento degli scali regolari delle proprie navi dal porto di Genova a quello di Savona avvenuto nel 2004, che è seguito all' inaugurazione del nuovo terminal Palacrociere nel porto savonese (del 25 novembre 2003), sinora le unità della flotta di Costa Crociere erano approdate solo occasionalmente nel porto del capoluogo ligure, mentre da oggi - dopo oltre 14 anni - la compagnia ripristina toccate regolari a Genova. Stamani, infatti, è giunta in porto la nave da crociera Costa Fortuna , unità di 103mila tonnellate di stazza lorda e della capacità di 3.470 passeggeri, che sino al prossimo 8 novembre sarà a Genova tutti i venerdì per crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Saranno in totale 40 scali, di cui 34 di Costa Fortuna a cui si aggiungeranno toccate di altre tre navi della flotta in primavera ed autunno, per circa 170.000 passeggeri movimentati. Costa Crociere ha precisato che quello odierno è solo il primo passo verso un consolidamento ulteriore della presenza della compagnia nel porto di Genova. Costa Crociere ha infatti annunciato la conferma di scali regolari a Genova anche nel 2020 quando al posto di Costa Fortuna arriverà Costa Pacifica (114.000 tonnellate di stazza e 3.780 passeggeri), che dopo lo scalo inaugurale del 23 marzo 2020 tornerà ogni venerdì nel capoluogo sino al successivo 13 novembre. Gli scali totali rimarranno 40, con un lieve aumento nelle previsioni di passeggeri movimenti a seguito dell' impiego di una nave di maggiori dimensioni. Ma il consolidamento di Costa a Genova, dove è situato il quartier generale della compagnia, avverrà anche con la progettata realizzazione in porto di un nuovo terminal che si affiancherebbe in Liguria al Palacrociere di Savona, che è gestito direttamente da Costa Crociere, e ai servizi ai crocieristi nel porto della Spezia che Costa ha in carico dalla scorsa primavera (del 9 aprile 2018). «Nei nostri programmi - ha confermato il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba - c' è infatti la costruzione di un nuovo terminal crociere nel porto di Genova, per il quale stiamo continuando a lavorare con le istituzioni locali per identificare la soluzione migliore. Il nuovo terminal di Genova andrebbe ad affiancarsi al Palacrociere di Savona, il nostro home port principale dove stiamo effettuando importanti investimenti, e a La Spezia, dove ci siamo aggiudicati in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere e la costruzione di un nuovo terminal». Complessivamente nel 2019 il gruppo Costa garantirà 243 scali ai porti della Liguria, equivalenti a circa 1,2 milioni di passeggeri movimentati: ai 170mila crocieristi previsti a Genova si aggiungono infatti i 164 scali per 750mila passeggeri programmati a Savona, che attualmente è il porto principale di Costa nel mondo, e ai 50 scali per 250mila passeggeri attesi a La Spezia. Commentando il ritorno di approdi regolari di navi della Costa al porto di Genova, il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, ha sottolineato che «il settore crocieristico è un asset fondamentale per incrementare le presenze in Liguria. Dopo il prolungamento della presenza di Costa fino al 2044 a Savona, l' approdo alla Spezia e ora a Genova - ha osservato Toti - confermano il grande impegno che Costa sta mettendo, in continua e fruttuosa collaborazione con gli enti locali a tutti i livelli, per radicare e potenziare la sua presenza in Liguria e in particolare, appunto, a Genova, casa della compagnia da più di 70 anni». «Genova e Savona - ha evidenziato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini - per il settore crocieristico rappresentano un polo tra i più grandi del West Med e con Marsiglia e Barcellona hanno la possibilità di aumentare ancora il numero di passeggeri grazie alla presenza delle più importanti compagnie armatoriali. Come Autorità di Sistema intendiamo proseguire con gli investimenti avendo come obiettivo la crescita di tutti i bacini portuali e dei relativi traffici, con una attenzione puntuale al mercato crocieristico e in particolare alle esigenze degli operatori e alle richieste per le meganavi e stiamo lavorando per migliorare i servizi sia a Genova che a Savona».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Informatore Navale

Genova, Voltri

COSTA CROCIERE RITORNA NEL PORTO DI GENOVA

Primo scalo a Genova per Costa Fortuna, che sino all' 8 novembre sarà a Genova tutti i venerdì per crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Previsti un totale di 40 scali per 170.000 passeggeri movimentati. È il primo passo verso un consolidamento ulteriore della presenza di Costa nel porto: la compagnia italiana ha in programma la costruzione di un nuovo terminal a Genova, che si affiancherebbe a quello di Savona e a quello di La Spezia. Genova, 26 marzo 2019 - Costa Crociere ritorna a fare scalo regolarmente con le sue navi nel porto di Genova. Oggi ha fatto il suo debutto a ponte Andrea Doria Costa Fortuna, nave della compagnia italiana da 103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali, che partirà da Genova ogni venerdì sino all' 8 novembre, per offrire crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Nel 2019 gli scali Costa a Genova saranno in tutto 40, di cui 34 di Costa Fortuna, a cui si aggiungeranno altre toccate di altre tre navi della flotta in primavera ed autunno, per una previsione di 170.000 passeggeri movimentati. Costa Crociere ha già annunciato la conferma di Genova anche per il 2020. Al posto di Costa Fortuna arriverà Costa Pacifica (114.000 tonnellate di stazza e 3.780 ospiti totali), che dopo lo scalo inaugurale del 23 marzo 2020 tornerà a Genova sempre ogni venerdì, sino al 13 novembre 2020. Gli scali totali rimarranno 40, con un lieve aumento nelle previsioni di passeggeri movimenti a seguito dell' impiego di una nave di maggiori dimensioni. Per Costa Fortuna e Costa Pacifica si tratterà di un vero e proprio "ritorno a casa", dal momento che le navi sono state costruite da Fincantieri a Sestri Ponente e inaugurate a Genova. "Siamo particolarmente lieti e orgogliosi di festeggiare il ritorno di una nave Costa che farà scalo regolarmente a Genova" - ha dichiarato Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere - "Questo ritorno rappresenta per noi sia un completamento della nostra presenza in città, dove siamo operativi con la nostra sede da oltre 70 anni, sia un punto di partenza per il futuro. Nei nostri programmi c' è infatti la costruzione di un nuovo terminal crociere nel porto di Genova, per il quale stiamo continuando a lavorare con le istituzioni locali per identificare la soluzione migliore. Il nuovo terminal di Genova andrebbe ad affiancarsi al Palacrociere di Savona, il nostro home port principale dove stiamo effettuando importanti investimenti, e a La Spezia, dove ci siamo aggiudicati in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere e la costruzione di un nuovo terminal. Desidero ringraziare il Presidente della Regione Giovanni Toti, il Sindaco Marco Bucci e il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini per il loro sostegno. Sono certo che la nostra collaborazione porterà ad ulteriori risultati positivi". Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria, ha dichiarato: "Un ulteriore tassello per far diventare Genova la capitale del Mediterraneo. Siamo di fronte a una notizia estremamente positiva, perché riassume in sé due degli aspetti fondamentali su cui stiamo lavorando giorno dopo giorno per il rilancio della Liguria: turismo e portualità, due fattori strategici che si intrecciano in questo ritorno di Costa a Genova. Il settore crocieristico è un asset fondamentale per incrementare le presenze in Liguria. Dopo il prolungamento della presenza di Costa fino al 2044 a Savona, l' approdo alla Spezia e ora a Genova confermano il grande impegno che Costa sta mettendo, in continua e fruttuosa collaborazione con gli enti locali a tutti i livelli, per radicare e potenziare la sua presenza in Liguria e in particolare, appunto, a Genova, casa della compagnia da più di 70 anni. Desidero, a nome di tutta la Giunta, ringraziare Costa per il costante impegno per lo sviluppo di questa regione, che ha bisogno di investimenti sul territorio che diano corpo alla riconversione economica della Liguria, a partire proprio dal turismo". Marco Bucci, Sindaco di Genova, ha dichiarato: "Il ritorno di Costa Crociere nel porto di Genova è uno dei segnali che dimostrano la rinascita della nostra città. Nonostante i problemi che abbiamo dovuto affrontare recentemente, il nostro processo di sviluppo non si arresta e passa anche dal settore crocieristico e dal turismo: indispensabili per fare conoscere tutte le capacità e le bellezze della nostra realtà al mondo. Sono orgoglioso di poter essere testimone di un ritorno così importante a Genova". Paolo Emilio Signorini, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, ha dichiarato: "Genova e Savona per il settore crocieristico rappresentano un polo tra i più grandi del west Med e con Marsiglia e

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Barcellona hanno la possibilità di aumentare ancora il numero di passeggeri grazie Alla presenza delle più importanti compagnie armatoriali. Come Autorità di Sistema intendiamo proseguire con gli investimenti avendo come obiettivo la crescita di tutti i bacini portuali e dei relativi traffici, con una attenzione puntuale al mercato crocieristico e in particolare alle esigenze degli operatori e alle richieste per le meganavi e stiamo lavorando per migliorare i servizi sia a Genova che a Savona. Ringrazio Costa Crociere per aver compreso i nostri obiettivi e per aver scelto di ritornare a scalare Genova, settimanalmente, con Costa Fortuna e di inaugurare la sua nuova ammiraglia Costa Smeralda a Savona nel prossimo mese di novembre". La prima crociera di Costa Fortuna da Genova è una minicrociera di 3 giorni diretta a Marsiglia e Barcellona, con rientro a Genova il 29 marzo. Da quella data sino all' 8 novembre la nave tornerà a Genova tutti i venerdì, dalle 8 alle 18, per due diversi itinerari. In primavera ed autunno la nave farà visita, oltre a Genova, anche a Marsiglia, Barcellona, Valencia, Civitavecchia e La Spezia; in estate il programma comprende Marsiglia, Tarragona, Palma di Maiorca, uno scalo di un giorno e una notte ad Ibiza, e Olbia. Durante lo scalo a Genova Costa Fortuna proporrà ai suoi ospiti ben nove nuove escursioni, che contribuiranno a promuovere ulteriormente la città e il suo territorio. Tra le novità il trekking urbano alla scoperta delle fortezze di Genova, il parco avventura Righi, Genova in Segway, il "ghost tour" di Genova, il walking tour nella Genova dei Templari e "Super Genova", un' escursione di un' intera giornata da Boccadasse al centro storico con pranzo a Palazzo Imperiale. Genova entrerà così a far parte a tutti gli effetti degli home port della flotta di Costa Crociere, che ha già una posizione di primo piano in altri due porti liguri. Complessivamente nel 2019 il Gruppo Costa garantirà alla Liguria 243 scali, equivalenti a circa 1.200.000 passeggeri movimentati. Savona è attualmente il porto principale di Costa nel mondo. La compagnia e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale stanno effettuando importanti investimenti in vista dell' arrivo della nuova ammiraglia Costa Smeralda, la prima nave Costa alimentata a LNG, che sarà battezzata proprio a Savona il 3 novembre 2019. Il totale di questi investimenti ammonta a oltre 20 milioni di euro. L' Autorità di Sistema Portuale sta provvedendo ai lavori di dragaggio del fondale antistante la banchina principale del Terminal crocieristico, per incrementare la profondità dalla quota attuale di -9 m alla quota di -11 m, previo intervento di consolidamento della struttura. L' importo complessivo dell' intervento è stimato in 16 milioni di Euro. Costa Crociere sta investendo un totale di 4,5 milioni di euro per l' acquisto di due nuove passerelle di imbarco (finger) e l' adeguamento della struttura del Palacrociere, con una riorganizzazione degli spazi e dei flussi. I lavori non comprometteranno comunque l' operatività del porto, dove nel 2019 sono previsti 164 scali per 750.000 passeggeri movimentati. A La Spezia Costa Crociere si è aggiudicata in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere del porto, che prevede anche la costruzione di un nuovo terminal crociere. Per la prima parte della stagione 2019, in attesa delle necessarie verifiche formali da parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Costa Crociere gestirà in prima persona i servizi sulla base dei termini già in vigore lo scorso anno. Nel 2019 le navi del Gruppo Costa effettueranno a La Spezia un totale di 50 scali, inclusi i 29 scali di AIDAnova, la nuova ammiraglia di AIDA Cruises, società tedesca del Gruppo Costa, per una previsione di 250.000 passeggeri movimentati.

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

L' economia del mare

A quindici anni dall' addio Costa torna con "Fortuna"

Quaranta " toccate" nel 2019 per 170mila passeggeri. Il prossimo anno saranno 200mila con Pacifica. E ora inizia il dialogo con Tursi per pianificare la crescita della compagnia

FABRIZIO CERIGNALE

A quindici anni dall'addio Costa torna con "Fortuna"

Quaranta "toccate" nel 2019 per 170mila passeggeri. Il prossimo anno saranno 200mila con Pacifica. E ora inizia il dialogo con Tursi per pianificare la crescita della compagnia

Neil Palomba: "A Genova chiediamo di sostenerci nei nostri piani di crescita si parte da un terminal"

Costa Crociere torna a casa, nel porto di Genova, e lo fa portando in dote, oltre a 170 mila crocieristi, che diventeranno 200 mila il prossimo anno, anche due progetti per la città, la promessa della realizzazione di un nuovo terminal, segnale della volontà di restare nel capoluogo ligure, e la creazione, attraverso la propria Fondazione, di un centro di aggregazione a Certosa, il quartiere colpito dal crollo di Ponte Morandi.

« Questo ritorno rappresenta per noi sia un completamento della nostra presenza in città, dove siamo operativi con la nostra sede da oltre 70 anni - spiega il direttore generale di Costa crociere Neil Palomba - sia un punto di partenza per il futuro, con la costruzione di un nuovo terminal crociere».

Una nuova " stazione marittima" che, anche se manca ancora la conferma definitiva, potrebbe trovare spazio nell' area di Calata Gadda, andando a dare un segnale forte nella composizione del waterfront di levante.

« Il progetto del waterfront è molto importante - prosegue Palomba - e noi ci potremmo integrare all' interno di quel disegno con qualcosa di nostro. Stiamo studiando tutte le alternative, con le istituzioni e autorità di sistema portuale, per trovare la soluzione più fattibile » . L' ipotesi di Calata Gadda, comunque, sembra la più percorribile, visto che altre aree " appetibili" come Ponte Parodi, con l' Hennebique, sarebbero state scartate per gli spazi limitati, che renderebbero difficoltosa la manovra delle navi di ultima generazione. L' idea, comunque, è quella di un progetto che si possa integrare, a pieno titolo, nella città. Già adesso, però, la compagnia ha voluto sottolineare il legame forte con Genova attraverso un segno concreto, ovvero la creazione di un centro di aggregazione per il quartiere di Certosa. Si tratta di circa 500 m2 in via Borsieri, a pochi passi dalla Stazione Metropollitana di Brin, dove troveranno spazio un coworking, ma anche laboratori artistici e sale dove ballare, far giocare i bambini o vedere un film. « Costa è un' azienda genovese che ha sempre pensato alla città - prosegue Palomba - e, dopo la tragedia di Ponte Morandi ci siamo subito attivati. Oggi vogliamo dare un segno importante creando un centro di aggregazione per le persone che vivono nell' area coinvolta dal crollo » ". La compagnia ha messo a disposizione della fondazione 300 mila euro che arrivano dalla campagna " Insieme per Genova", partita ad agosto dello scorso anno. Costa ha, infatti, donato 1 euro per ogni piatto di trofie al pesto servite a bordo delle sue navi e per ogni ospite che ha effettuato una prenotazione per una crociera Costa sino al 30 novembre 2018. A questo si sono aggiunti i contributi volontari da parte degli ospiti, delle agenzie di viaggi, dei fornitori e dei dipendenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Intervista

Neil Palomba: " A Genova chiediamo di sostenerci nei nostri piani di crescita si parte da un terminal"

MASSIMO MINELLA

A quindici anni dall'addio Costa torna con "Fortuna"

Quarantu "toccate" nel 2019 per 170mila passeggeri. Il prossimo anno saranno 200mila con Pacifica. E ora inizia il dialogo con Tursi per pianificare la crescita della compagnia

CRONACA

Neil Palomba: "A Genova chiediamo di sostenerci nei nostri piani di crescita si parte da un terminal"

Racconta Neil Palomba che il 14 agosto 2018, giorno in cui è crollato il Ponte Morandi, lui era in ufficio. «All' inizio non sono quasi riuscito a rendermene conto - spiega il direttore generale di Costa Crociere nel giorno in cui la compagnia fa ritorno a Genova con una propria nave a quindici anni dal suo addio al porto - Poi ho capito che l' unico modo che avevamo per dare una mano era metterci a disposizione». È nato così il progetto della Fondazione Costa Crociere di sostenere il territorio attraverso la ristrutturazione di un' area a Certosa che diventerà, con 300mila euro di investimento, un centro polifunzionale. Palomba ne racconta i dettagli, gli aspetti più innovativi, in quello che lui chiama «un giorno di festa per noi e per Genova». Costa, infatti, che aveva lasciato Genova nel 2004, da ieri è tornata a scalare la Stazione Marittima con una nave, Costa Fortuna, che sarà qui ogni venerdì per 40 scali.
Lei però ha parlato di un inizio.

Segno che avete già dei piani ulteriori di crescita su Genova. È così?
«Ho parlato di inizio perché effettivamente vogliamo crescere e lo faremo già dal prossimo anno.
Nel 2019 riportiamo qui Fortuna, nave che, mi piace sottolinearlo, è stata costruita nel cantiere di Sestri Ponente. Nel 2020 Fortuna verrà sostituita da Pacifica, anch' essa costruita a Sestri, ma più grande (Fortuna 105mila tonnellate di stazza lorda, Pacifica 115mila n.d.r.). Così i 170mila passeggeri di quest' anno, frutto di 40 toccate, diventeranno 200mila nel 2020. Ma vogliamo anche creare in porto una casa per Costa».

A che tipo di casa state pensando?
«A una base stabile, come testimonia proprio l' arrivo di Fortuna. Qui nel week end non c' è posto e allora abbiamo optato per il venerdì, con una scelta quindi che ha un impatto economico non indifferente. Ma puntiamo a una struttura che possa sfruttare al meglio le potenzialità di tutti i brand della corporation, in particolare di Aida, con le nuove navi a propulsione Lng».

Un altro Palacrociere come a Savona?
«Il modello è un terminal tipo Palacrociere, che consente di servire navi da 180mila tonnellate e 5mila passeggeri, sempre con propulsione a Lng».

E dove lo vorreste realizzare?
Al Ponte Andrea Doria dove è arrivata Fortuna?
«Non sappiamo ancora, valuteremo le varie ipotesi e sceglieremo la soluzione migliore, integrandola nel disegno del waterfront a cui sta pensando il Comune di Genova».

L' home port genovese di Fortuna vi darà anche la possibilità di rafforzare le vostre escursioni qui?
«Assolutamente sì, ne abbiamo previste dieci, da quella in segway alle altre a piedi per il centro storico. E poi Boccadasse, i forti e la Riviera di Levante».
Intensificherete la vostra collaborazione con l' aeroporto di Genova?
«Ci stiamo già lavorando, anche se con piccoli numeri, ma certo ai clienti che optano per la formula volo più crociera

proporremo anche l' aeroporto di Genova, oltre a quello di Malpensa. I voli sono aumentati, è un aspetto importante anche per noi».

Avete la vostra sede qui e mille dipendenti, ora riportate una nave qui. Ma che cosa chiedete a Genova?
«Siamo concreti, chiediamo di identificare un' area per costruire il nostro terminal. Non è semplice, in un' area portuale limitata come quello di Genova e ci impegniamo a dare la massima disponibilità a sostenere il rilancio del territorio».

Teme che possano sorgere problemi con la concorrenza?
«La concorrenza fa bene a tutti, questa è una riflessione condivisa, non credo ci saranno problemi o ostacoli».

Quando avete deciso di tornare a Genova e perché?
«Lo abbiamo deciso nella primavera del 2017 perché avevamo valutato che fosse venuto il momento opportuno per tornare, affiancando Genova nel suo percorso di crescita. La nostra flotta stava crescendo e continua a farlo, avevamo più navi e Fortuna era rientrata dall' Asia. Dovevamo pensare ad altri porti e abbiamo deciso di tornare qui. Sono certo che Genova ci sosterrà nel nostro piano di crescita che dalle 28 navi attualmente nel nostro gruppo fra Costa Europe, Costa Asia e Aida salirà a 33, con un investimento di 6 miliardi».

Intanto avete deciso di sostenere Genova per il post Morandi?
«Abbiamo deciso di sostenere con la Fondazione Costa la ristrutturazione di un' area multifunzionale di aggregazione a Certosa per un utilizzo diversificato, dalle scuole di cucine al coworking, con campetti da gioco e cinema all' aperto in estate. Mettiamo a disposizione 300mila euro, tutto quello che abbiamo raccolto e che passa integralmente al progetto, visto che i costi della Fondazione sono tutti a carico nostro».
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Costa Crociere torna nel porto di Genova

Massimo Belli

GENOVA Costa Crociere ritorna a fare scalo regolarmente con le sue navi nel porto di Genova. Oggi ha fatto il suo debutto a ponte Andrea Doria Costa Fortuna, nave da 103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali, che partirà da Genova ogni venerdì sino all'8 Novembre, per offrire crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Nel 2019 gli scali Costa a Genova saranno in tutto 40, di cui 34 di Costa Fortuna, a cui si aggiungeranno altre toccate di altre tre navi della flotta in primavera ed autunno, per una previsione di 170.000 passeggeri movimentati. Costa Crociere ha già annunciato la conferma di Genova anche per il 2020. Al posto di Costa Fortuna arriverà Costa Pacifica (114.000 tonnellate di stazza e 3.780 ospiti totali), che dopo lo scalo inaugurale del 23 Marzo 2020 tornerà a Genova sempre ogni venerdì, sino al 13 Novembre 2020. Gli scali totali rimarranno 40, con un lieve aumento nelle previsioni di passeggeri movimenti a seguito dell'impiego di una nave di maggiori dimensioni. Per Costa Fortuna e Costa Pacifica si tratterà di un vero e proprio ritorno a casa, dal momento che le navi sono state costruite da Fincantieri a Sestri Ponente e inaugurate a Genova. Siamo particolarmente lieti e orgogliosi di festeggiare il ritorno di una nave Costa che farà scalo regolarmente a Genova, ha dichiarato Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. Questo ritorno rappresenta per noi sia un completamento della nostra presenza in città, dove siamo operativi con la nostra sede da oltre 70 anni, sia un punto di partenza per il futuro. Nei nostri programmi c'è infatti la costruzione di un nuovo terminal crociere nel porto di Genova, per il quale stiamo continuando a lavorare con le istituzioni locali per identificare la soluzione migliore. Il nuovo terminal di Genova andrebbe ad affiancarsi al Palacrociere di Savona, il nostro home port principale dove stiamo effettuando importanti investimenti, e a La Spezia, dove ci siamo aggiudicati in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere e la costruzione di un nuovo terminal. Desidero ringraziare il presidente della Regione Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale Paolo Emilio Signorini per il loro sostegno. Sono certo che la nostra collaborazione porterà ad ulteriori risultati positivi. Giovanni Toti, ha definto un ulteriore tassello per far diventare Genova la capitale del Mediterraneo la decisione della compagnia. Il settore crocieristico haa ggiunto è un asset fondamentale per incrementare le presenze in Liguria. Dopo il prolungamento della presenza di Costa fino al 2044 a Savona, l'approdo alla Spezia e ora a Genova confermano il grande impegno che Costa sta mettendo, in continua e fruttuosa collaborazione con gli enti locali a tutti i livelli, per radicare e potenziare la sua presenza in Liguria e in particolare, appunto, a Genova, casa della compagnia da più di 70 anni. Il sindaco Bucci, Sindaco ha detto che Il ritorno di Costa Crociere nel porto di Genova è uno dei segnali che dimostrano la rinascita della nostra città. Nonostante i problemi che abbiamo dovuto affrontare recentemente, il nostro processo di sviluppo non si arresta e passa anche dal settore crocieristico e dal turismo: indispensabili per fare conoscere tutte le capacità e le bellezze della nostra realtà al mondo. Sono orgoglioso di poter essere testimone di un ritorno così importante a Genova. Paolo Emilio Signorini, presidente dell'AdSp del Mar Ligure occidentale, ha invece sottolineato che Genova e Savona per il settore crocieristico rappresentano un polo tra i più grandi del west Med e con Marsiglia e Barcellona hanno la possibilità di aumentare ancora il numero di passeggeri grazie alla presenza delle più importanti compagnie armatoriali. Come Autorità di Sistema intendiamo proseguire con gli investimenti avendo come obiettivo la crescita di tutti i bacini portuali e dei relativi traffici, con una attenzione puntuale al mercato crocieristico e in particolare alle esigenze degli operatori e alle richieste per le meganavi e stiamo lavorando per migliorare i servizi sia a Genova che a Savona. Ringrazio Costa Crociere per aver compreso i nostri obiettivi e per aver scelto di ritornare a scalare Genova, settimanalmente, con Costa Fortuna e di inaugurare la sua nuova ammiraglia Costa Smeralda a Savona nel prossimo mese di novembre. Genova entrerà così a far parte a tutti gli effetti degli home port della flotta di Costa Crociere, che

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

ha già una posizione di primo piano in altri due porti liguri. Complessivamente nel 2019 il Gruppo Costa garantirà alla Liguria 243 scali, equivalenti a circa 1.200.000 passeggeri movimentati. Savona è attualmente il porto principale di Costa nel mondo. La compagnia e l'AdSp stanno effettuando importanti investimenti in vista dell'arrivo della nuova ammiraglia Costa Smeralda, la prima nave Costa alimentata a Lng, che sarà battezzata proprio a Savona il 3 Novembre. Il totale di questi investimenti ammonta a oltre 20 milioni di euro. L'Autorità di Sistema sta provvedendo ai lavori di dragaggio del fondale antistante la banchina principale del Terminal crocieristico, per incrementare la profondità dalla quota attuale di -9 m alla quota di -11 m, previo intervento di consolidamento della struttura. L'importo complessivo dell'intervento è stimato in 16 milioni di euro. Costa Crociere sta investendo un totale di 4,5 milioni di euro per l'acquisto di due nuove passerelle di imbarco (finger) e l'adeguamento della struttura del Palacrociere, con una riorganizzazione degli spazi e dei flussi. I lavori non comprometteranno comunque l'operatività del porto, dove nel 2019 sono previsti 164 scali per 750.000 passeggeri movimentati. A La Spezia Costa Crociere si è aggiudicata in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere del porto, che prevede anche la costruzione di un nuovo terminal crociere. Per la prima parte della stagione 2019, in attesa delle necessarie verifiche formali da parte dell'AdSp del Mar Ligure orientale, Costa Crociere gestirà in prima persona i servizi sulla base dei termini già in vigore lo scorso anno. Nel 2019 le navi del Gruppo Costa effettueranno a La Spezia un totale di 50 scali, inclusi i 29 scali di AIDAnova, la nuova ammiraglia di AIDA Cruises, società tedesca del Gruppo Costa, per una previsione di 250.000 passeggeri movimentati.

Sea Reporter

Genova, Voltri

COSTA CROCIERE RITORNA NEL PORTO DI GENOVA

Seareporter.it

COSTA CROCIERE RITORNA NEL PORTO DI GENOVA

Primo scalo a Genova per Costa Fortuna, che sino all' 8 novembre sarà a Genova tutti i venerdì per crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Previsti un totale di 40 scali per 170.000 passeggeri movimentati. È il primo passo verso un consolidamento ulteriore della presenza di Costa nel porto: la compagnia italiana ha in programma la costruzione di un nuovo terminal a Genova, che si affiancherebbe a quello di Savona e a quello di La Spezia . Genova, 26 marzo 2019 - Costa Crociere ritorna a fare scalo regolarmente con le sue navi nel porto di Genova . Oggi ha fatto il suo debutto a ponte Andrea Doria Costa Fortuna , nave della compagnia italiana da 103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali, che partirà da Genova ogni venerdì sino all' 8 novembre, per offrire crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale. Nel 2019 gli scali Costa a Genova saranno in tutto 40 , di cui 34 di Costa Fortuna, a cui si aggiungeranno altre toccate di altre tre navi della flotta in primavera ed autunno, per una previsione di 170.000 passeggeri movimentati. Costa Crociere ha già annunciato la conferma di Genova anche per il 2020. Al posto di Costa Fortuna arriverà Costa Pacifica (114.000 tonnellate di stazza e 3.780 ospiti totali), che dopo lo scalo inaugurale del 23 marzo 2020 tornerà a Genova sempre ogni venerdì, sino al 13 novembre 2020. Gli scali totali rimarranno 40, con un lieve aumento nelle previsioni di passeggeri movimenti a seguito dell' impiego di una nave di maggiori dimensioni. Per Costa Fortuna e Costa Pacifica si tratterà di un vero e proprio "ritorno a casa", dal momento che le navi sono state costruite da Fincantieri a Sestri Ponente e inaugurate a Genova. " Siamo particolarmente lieti e orgogliosi di festeggiare il ritorno di una nave Costa che farà scalo regolarmente a Genova" - ha dichiarato Neil Palomba , Direttore Generale di Costa Crociere - " Questo ritorno rappresenta per noi sia un completamento della nostra presenza in città, dove siamo operativi con la nostra sede da oltre 70 anni, sia un punto di partenza per il futuro. Nei nostri programmi c' è infatti la costruzione di un nuovo terminal crociere nel porto di Genova, per il quale stiamo continuando a lavorare con le istituzioni locali per identificare la soluzione migliore. Il nuovo terminal di Genova andrebbe ad affiancarsi al Palacrociere di Savona, il nostro home port principale dove stiamo effettuando importanti investimenti, e a La Spezia, dove ci siamo aggiudicati in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere e la costruzione di un nuovo terminal. Desidero ringraziare il Presidente della Regione Giovanni Toti, il Sindaco Marco Bucci e il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini per il loro sostegno. Sono certo che la nostra collaborazione porterà ad ulteriori risultati positivi". Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria, ha dichiarato: "Un ulteriore tassello per far diventare Genova la capitale del Mediterraneo. Siamo di fronte a una notizia estremamente positiva, perché riassume in sé due degli aspetti fondamentali su cui stiamo lavorando giorno dopo giorno per il rilancio della Liguria: turismo e portualità, due fattori strategici che si intrecciano in questo ritorno di Costa a Genova. Il settore crocieristico è un asset fondamentale per incrementare le presenze in Liguria. Dopo il prolungamento della presenza di Costa fino al 2044 a Savona, l' approdo alla Spezia e ora a Genova confermano il grande impegno che Costa sta mettendo, in continua e fruttuosa collaborazione con gli enti locali a tutti i livelli, per radicare e potenziare la sua presenza in Liguria e in particolare, appunto, a Genova, casa della compagnia da più di 70 anni. Desidero, a nome di tutta la Giunta, ringraziare Costa per il costante impegno per lo sviluppo di questa regione, che ha bisogno di investimenti sul territorio che diano corpo alla riconversione economica della Liguria, a partire proprio dal turismo". Marco Bucci , Sindaco di Genova, ha dichiarato: " Il ritorno di Costa Crociere nel porto di Genova è uno dei segnali che dimostrano la rinascita della nostra città. Nonostante i problemi che abbiamo dovuto affrontare recentemente, il nostro processo di sviluppo non si arresta e passa anche dal settore crocieristico e dal turismo: indispensabili per fare conoscere tutte le capacità e le bellezze della nostra realtà al mondo. Sono orgoglioso di poter essere testimone di un ritorno così importante a Genova ". Paolo Emilio Signorini , Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, ha dichiarato: "Genova e Savona per il settore crocieristico rappresentano un polo tra i più grandi del west Med e con Marsiglia e

Barcellona hanno la possibilità di aumentare ancora il numero di passeggeri grazie alla presenza delle più importanti compagnie armatoriali. Come Autorità di Sistema intendiamo proseguire con gli investimenti avendo come obiettivo la crescita di tutti i bacini portuali e dei relativi traffici, con una attenzione puntuale al mercato crocieristico e in particolare alle esigenze degli operatori e alle richieste per le meganavi e stiamo lavorando per migliorare i servizi sia a Genova che a Savona. Ringrazio Costa Crociere per aver compreso i nostri obiettivi e per aver scelto di ritornare a scalare Genova, settimanalmente, con Costa Fortuna e di inaugurare la sua nuova ammiraglia Costa Smeralda a Savona nel prossimo mese di novembre". La prima crociera di Costa Fortuna da Genova è una minicrociera di 3 giorni diretta a Marsiglia e Barcellona, con rientro a Genova il 29 marzo. Da quella data sino all' 8 novembre la nave tornerà a Genova tutti i venerdì, dalle 8 alle 18, per due diversi itinerari. In primavera ed autunno la nave farà visita, oltre a Genova, anche a Marsiglia, Barcellona, Valencia, Civitavecchia e La Spezia; in estate il programma comprende Marsiglia, Tarragona, Palma di Maiorca, uno scalo di un giorno e una notte ad Ibiza, e Olbia. Durante lo scalo a Genova Costa Fortuna proporrà ai suoi ospiti ben nove nuove escursioni , che contribuiranno a promuovere ulteriormente la città e il suo territorio. Tra le novità il trekking urbano alla scoperta delle fortezze di Genova, il parco avventura Righi, Genova in Segway, il "ghost tour" di Genova, il walking tour nella Genova dei Templari e "Super Genova", un' escursione di un' intera giornata da Boccadasse al centro storico con pranzo a Palazzo Imperiale. Genova entrerà così a far parte a tutti gli effetti degli home port della flotta di Costa Crociere, che ha già una posizione di primo piano in altri due porti liguri. Complessivamente nel 2019 il Gruppo Costa garantirà alla Liguria 243 scali, equivalenti a circa 1.200.000 passeggeri movimentati. Savona è attualmente il porto principale di Costa nel mondo. La compagnia e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale stanno effettuando importanti investimenti in vista dell' arrivo della nuova ammiraglia Costa Smeralda, la prima nave Costa alimentata a LNG, che sarà battezzata proprio a Savona il 3 novembre 2019. Il totale di questi investimenti ammonta a oltre 20 milioni di euro . L' Autorità di Sistema Portuale sta provvedendo ai lavori di dragaggio del fondale antistante la banchina principale del Terminal crocieristico, per incrementare la profondità dalla quota attuale di -9 m alla quota di -11 m, previo intervento di consolidamento della struttura. L' importo complessivo dell' intervento è stimato in 16 milioni di Euro. Costa Crociere sta investendo un totale di 4,5 milioni di euro per l' acquisto di due nuove passerelle di imbarco (finger) e l' adeguamento della struttura del Palacrociere, con una riorganizzazione degli spazi e dei flussi. I lavori non comprometteranno comunque l' operatività del porto, dove nel 2019 sono previsti 164 scali per 750.000 passeggeri movimentati. A La Spezia Costa Crociere si è aggiudicata in via preliminare, insieme ad altre compagnie, la concessione per la gestione dei servizi crociere del porto, che prevede anche la costruzione di un nuovo terminal crociere. Per la prima parte della stagione 2019, in attesa delle necessarie verifiche formali da parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Costa Crociere gestirà in prima persona i servizi sulla base dei termini già in vigore lo scorso anno. Nel 2019 le navi del Gruppo Costa effettueranno a La Spezia un totale di 50 scali, inclusi i 29 scali di AIDAnova, la nuova ammiraglia di AIDA Cruises, società tedesca del Gruppo Costa, per una previsione di 250.000 passeggeri movimentati. COSTA FORTUNA Costa Fortuna è una nave da 103.000 tonnellate di stazza lorda, 272 metri di lunghezza, 35 metri di larghezza e 3.470 ospiti totali, costruita nello stabilimento Fincanteri di Genova Sestri Ponente. È stata consegnata il 14 novembre 2003 ed inaugurata il 22 novembre dello stesso anno alla Stazione Marittima di Genova, con madrina l' attrice italiana Maria Grazia Cucinotta. L' ispirazione degli interni sono gli storici transatlantici italiani. Costa Fortuna è stata infatti la prima grande nave passeggeri, dopo la Michelangelo nel 1965, ad uscire dai cantieri di Sestri Ponente, gli stessi dove sono stati costruiti alcuni dei più famosi liners italiani, tra cui Rex (1932), Andrea Doria (1951) e Leonardo da Vinci (1958). Nel dicembre dello scorso anno, Costa Fortuna è stata sottoposta a importanti lavori di rinnovamento, per un investimento di 8 milioni di euro, eseguiti nei cantieri di Singapore, che è stato il porto di partenza per le crociere in Asia della nave durante tutto l' inverno 2018/19. Gli interventi hanno comportato il restyling di numerose aree pubbliche, con l' introduzione di nuovi servizi a disposizione degli ospiti. Il restyling è stato progettato dai professionisti di Artefice Group - gruppo italiano indipendente con oltre 22 anni di esperienza nella creazione di linguaggi di marca, brand e retail design sul mercato nazionale e internazionale - ad eccezione del Costa Shop, a cura di Dordoni Architetti, studio milanese che recentemente si è occupato del design delle cabine della nuova ammiraglia Costa Smeralda. Sul ponte 10 è stata creata la Pizzeria Pummid' Oro , che serve pizze preparate con ingredienti di prima qualità. Questa pizzeria utilizza solo pomodori San Marzano DOP, farine scelte e lievito madre, in virtù della partnership con l' Università degli Studi di Scienze Gastronomiche di Pollenzo, che, insieme a Costa Crociere, promuove un' alimentazione sostenibile, rispettando il territorio e l' ambiente. Grazie alla collaborazione con la Latteria del Curatino e ad un innovativo macchinario firmato Comat, la mozzarella viene prodotta direttamente a bordo della nave e viene utilizzata per guarnire le pizze, oltre a essere protagonista di molti piatti base di tutte le varie specialità, dal fior di latte alla treccia, dalla mozzarella di bufala alla stracciatella. Sul ponte 9, accanto alla piscina centrale, è stata invece installata la Gelateria - Bar Amarillo , dove regalarsi un delizioso gelato artigianale prodotto ogni giorno. Nel rinnovo di quest' area gli architetti di Artefice Group si sono ispirati ai tradizionali stabilimenti balneari italiani, utilizzando tinte pastello che donano allo spazio un' atmosfera giocosa e rilassata. Elegante e completamente rinnovato, l' atrio principale di Costa Fortuna è dominato da tre grandi vele illuminate a led di diversi colori e immerso in un ambiente che propone una vestizione ispirata alla nuova visual identity di Costa, con onde stilizzate ricreate prendendo spunto dall' iconico fumaiolo giallo di Costa Crociere. Il salone Conte Verde è stato trasformato in uno spazio polifunzionale, dove sorseggiare un drink al bar lounge oppure organizzare conferenze e meeting, mentre nel salone Conte Rosso gli ospiti vengono accolti da una

"costellazione" di luci, sotto le quali gustare un bicchiere di vino dalla selezione del wine bar e godersi gli spettacoli di piano bar. Anche la Sala Leonardo ha un nuovo look: è stata infatti dotata di una più moderna illuminazione ed è stata ampliata la pista da ballo. Interventi di restyling sono stati apportati alle piscine e jacuzzi esterne , e ai due ristoranti principali , anch' essi dotati di nuovi e più efficienti sistemi di illuminazione. Nei due ristoranti principali vengono proposti i menù regionali italiani, con un intero menù dedicato anche alla Liguria durante lo scalo di Genova. Accanto a questa vasta offerta, gli ospiti possono contare anche sull' offerta di menù vegani e vegetariani, da prenotare prima della partenza, che si basano sempre sulla cucina italiana e mediterranea. Nel corso di ogni crociera viene inoltre servito uno speciale menù creato appositamente per Costa dallo chef italiano Bruno Barbieri . Costa Crociere ha riservato particolare attenzione anche alle suite , da sempre garanzia di comfort ed eleganza: gli ospiti di questa tipologia di cabine possono rilassarsi sotto i getti d' acqua di nuovissime docce emozionali complete di luci, che hanno sostituito le jacuzzi. In totale le cabine passeggeri sono 1.352 cabine, di cui 58 suite e 464 con balcone. Le cucine del Club Restaurant sono state adeguate per offrire il menù speciale dedicato a coloro che sceglieranno di alloggiare nelle suite (e ai soci Costa Club Perla Diamante in caso di disponibilità). Per collezionare i momenti migliori della propria vacanza sul ponte 4 è stato realizzato un nuovo photo shop con la sua galleria espositiva, caratterizzato dal nuovo concept " My Moments ". Lo shop e la galleria My Moments propongono agli ospiti a bordo una nuova esperienza, introducendo diverse sfumature di colore all' ambiente a seconda dei prodotti offerti: Photo Shades , per foto professionali e book fotografici di alta qualità, i Ritratti con ambientazioni e sfondi accattivanti e le classiche foto Souvenir, che colgono i momenti salienti della vita di bordo. E prima di tornare alla vita di tutti i giorni, imperdibile una visita presso il nuovo Costa Shop , che offre abbigliamento ed accessori a logo Costa. La nave offre inoltre teatro, ristorante buffet, 11 bar, 4 piscine, 1.300 mq di area benessere, di cui 450 di palestra, affacciati sul mare, area shopping, discoteca, casinò e club dedicati ai bambini e ai ragazzi.

Il Nautilus

Genova, Voltri

Genova, Mit: da Ue ok a nostro progetto per potenziare porto

Nell'ambito del bando Cef 2018 selezionato il piano da 6 milioni di cofinanziamento La commissione Europa, nell'ambito del bando CEF

La commissione Europa, nell'ambito del bando CEF Transport 2018, ha selezionato uno dei progetti che l'Italia, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha presentato per aiutare Genova e tutto il territorio circostante a rinascere dopo la tragedia del crollo del Ponte Morandi. Si tratta di un piano che potenzia il porto e tutta l'area dell'ultimo miglio, prevedendo, una volta firmato il Grant Agreement, un cofinanziamento europeo di 6 milioni di euro. Sono molto orgoglioso di questo riconoscimento commenta il Ministro Danilo Toninelli grazie al quale arriveranno risorse aggiuntive importantissime per Genova e i genovesi. Uno stanziamento per il risorgimento della città, che si va ad aggiungere a quello già disposto dal Governo, circa un miliardo di euro, a testimonianza della nostra assidua attenzione al rilancio della città. Il progetto selezionato dall'Ue prevede l'implementazione di una piattaforma ICT denominata E-Bridge (Emergency and BRoad Information Development for the ports of GEnoa) finalizzata alla condivisione dei dati tra sistemi portuali, varchi dei terminal, aree buffer e connessioni di ultimo miglio ferroviario. Sono soddisfatto che il nostro progetto abbia trovato la condivisione dell'Europa, che dovrà ora formalizzarsi con la firma del contratto di finanziamento. Questo ci dà ancora più forza per proseguire il nostro lavoro, iniziato subito dopo il tragico crollo del Morandi, continuando a mettere in campo tutti gli strumenti necessari per aiutare Genova a ripartire, conclude il Ministro.

larepubblica.it (Genova)

Genova, Voltri

Toninelli: "L' Ue ha dato l' ok, in arrivo sei milioni per aiutare Genova a rinascere"

La commissione europea ha scelto di finanziare il progetto del Mit sul porto, dopo la tradegia del Morandi

Sei milioni per "aiutare Genova e tutto il territorio circostante a rinascere", il ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Danilo Toninelli, hannuncia che l' Ue ha scelto e deciso di finanziare un progetto del Mit che riguarda il capoluogo dopo il disastro del ponte Morandi. "Sono molto orgoglioso di annunciare che la commissione Europa, nell' ambito del bando CEF Transport 2018, ha selezionato uno dei progetti che abbiamo presentato per aiutare Genova e tutto il territorio circostante a rinascere dopo la tragedia del crollo del Ponte Morandi. Si tratta di un piano che potenzia il porto e tutta l' area dell' ultimo miglio, prevedendo, una volta firmato il Grant Agreement, un cofinanziamento europeo di 6 milioni di euro". Proprio l' area che è finita, tra l' altro, nell' accordo tra Cccc e la struttura commissariale, nel recente summit a Roma del sindaco Bucci e del presidente dell' Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini nell' ambito del memorandum siglato per la nuova Via della Seta. Adesso, spiega il ministro, si dovrà procedere con la firma del contratto di finanziamento: "Questo ci dà ancora più forza per proseguire il nostro lavoro, iniziato subito dopo il tragico crollo del Morandi, continuando a mettere in campo tutti gli strumenti necessari per aiutare Genova a ripartire - aggiunge Toninelli, in una nota - abbiamo ottenuto un ulteriore stanziamento importantissimo per Genova e i genovesi. Risorse che serviranno per il risorgimento della città e che si aggiungono a quelle stanziate finora dal governo, circa un miliardo di euro". Il progetto selezionato dall' Ue prevede l' implementazione di una piattaforma ICT denominata E-Bridge (Emergency and BRoad Information Development for the ports of GEnoa) finalizzata alla condivisione dei dati tra sistemi portuali, varchi dei terminal, aree buffer e connessioni di ultimo miglio ferroviario.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Porto di Genova, ok dall' Ue al progetto di rilancio: in arrivo altri 6 milioni

GENOVA - "Sono molto orgoglioso di annunciare che la commissione Europa , nell' ambito del bando CEF Transport 2018, ha selezionato uno dei progetti che abbiamo presentato per aiutare Genova e tutto il territorio circostante a rinascere dopo la tragedia del crollo del Ponte Morandi. Si tratta di un piano che potenzia il porto e tutta l' area dell' ultimo miglio , prevedendo, una volta firmato il Grant Agreement, un cofinanziamento europeo di 6 milioni di euro ". Lo dice in una nota il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli . "Si tratta - aggiunge Toninelli - di un ulteriore stanziamento importantissimo per Genova e i genovesi. Risorse in piu' per il risorgimento della citta' , che si vanno ad aggiungere a quelle stanziate finora dal Governo, circa un miliardo di euro , a testimonianza della nostra assidua attenzione al rilancio della citta '". Il progetto selezionato dall' Ue prevede l' implementazione di una piattaforma ICT denominata E-Bridge (Emergency and BRoad Information Development for the ports of GEnoa) finalizzata alla condivisione dei dati tra sistemi portuali, varchi dei terminal, aree buffer e connessioni di ultimo miglio ferroviario. "Sono soddisfatto che il nostro progetto abbia trovato la condivisione dell' Europa, che dovra' ora formalizzarsi con la firma del contratto di finanziamento. Questo ci da' ancora piu' forza per proseguire il nostro lavoro, iniziato subito dopo il tragico crollo del Morandi, continuando a mettere in campo tutti gli strumenti necessari per aiutare Genova a ripartire". Commenti.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Porto di Genova, l' Europa finanzia il progetto E-Bridge

GIORGIO CAROZZI

Roma - «Sono molto orgoglioso di annunciare che la commissione Europa, nell' ambito del bando Cef Transport 2018, ha selezionato uno dei progetti che abbiamo presentato per aiutare Genova e tutto il territorio circostante a rinascere dopo la tragedia del crollo del Ponte Morandi. Si tratta di un piano che potenzia il porto e tutta l' area dell' ultimo miglio, prevedendo, una volta firmato il Grant Agreement, un cofinanziamento europeo di 6 milioni di euro». Lo dice in una nota il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli. «Si tratta - aggiunge Toninelli - di un ulteriore stanziamento importantissimo per Genova e i genovesi. Risorse in più per il risorgimento della città, che si vanno ad aggiungere a quelle stanziate finora dal governo, circa un miliardo di euro, a testimonianza della nostra assidua attenzione al rilancio della città». Il progetto selezionato dall' Ue prevede l' implementazione di una piattaforma Ict denominata E-Bridge (Emergency and Broad Information Development for the ports of Genoa) finalizzata alla condivisione dei dati tra sistemi portuali, varchi dei terminal, aree buffer e connessioni di ultimo miglio ferroviario. «Sono soddisfatto che il nostro progetto abbia trovato la condivisione dell' Europa, che dovrà ora formalizzarsi con la firma del contratto di finanziamento. Questo ci dà ancora più forza per proseguire il nostro lavoro, iniziato subito dopo il tragico crollo del Morandi, continuando a mettere in campo tutti gli strumenti necessari per aiutare Genova a ripartire».

Ansa

Genova, Voltri

Via Seta: Porto Genova, Cccc non è interessata a costruire

Presidente, "giusto valutare gli equilibri geopolitici"

(ANSA) - GENOVA, 26 MAR - L' accordo fra il porto di Genova- Savona e il colosso cinese Cccc (China communication e construction company) prevede delle consulenze e non riguarderà la costruzione di opere infrastrutturali. L' intesa partirà con una collaborazione, che potrebbe poi trasformarsi in una società mista con l' Autorità di sistema portuale, se le norme lo permetteranno, e riguarda il supporto tecnico per i bandi per la progettazione delle grandi opere che fanno parte del programma di investimenti del porto, come la nuova diga, l' ampliamento di Fincantieri e la riqualificazione dell' Hennebique. E' quanto spiega il presidente dell' Autorità portuale di Genova-Savona Paolo Emilio Signorini. "Al momento non sono interessati a partecipare alla costruzione - spiega -. Sono interessati a partecipare a gare di progettazione e in quel caso non daranno supporto tecnico all' Authority per fare gli affidamenti". Alle alzate di scudi contro gli accordi Italia-Cina per il rischio che i cinesi mettessero le mani sui porti italiani, Signorini replica: "E' giusto guardare agli equilibri geopolitici. Penso che Genova sia il luogo ideale per ospitare più operatori, più campioni nazionali di superpotenze mondiali: fra Genova e Savona abbiamo 4-5 operatori di rilevanza strategica e questo penso sia un assetto equilibrato. Dare ad una compagnia cinese un terminal o un asset strategico non altera gli equilibri, lo farebbe se avessero il cento per cento del porto". (ANSA).

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Accordo Italia-Cina, Signorini: «Per Genova almeno tre aspetti positivi»

Rixi: «L' apertura a nuovi traffici, anche africani, dà la possibilità di rilanciare nuovamente lo scalo. Vogliamo far capire al mondo che siamo pronti e meglio degli altri»

Sono tre gli aspetti positivi che Paolo Emilio Signorini , presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, vede nell' accordo stipulato tra Italia e Cina. «Per prima cosa il supporto tecnico che l' azienda di Stato China Communications Construction Group potrà darci nel predisporre il bando per alcuni grandi progetti, inoltre si potrà accrescere il traffico commerciale tra Cina e i nostri scali, in ultimo cercare di creare maggiori opportunità di investimento per imprese italiane che via Genova possono servire un mercato potenziale di 400 milioni di consumatori cinesi, che hanno una certa capacità di spesa e sono alfabetizzati digitalmente». A Villa Madama, spiega Signorini, c' era il meglio dell' imprenditoria italiana e il meglio dell' imprenditoria cinese: «È stato un esempio positivo di cui bisogna dare atto al governo. Il Far East per Genova vale il 30% dell' import-export, per cui il dialogo è imprescindibile». Il Memorandum of Understanding firmato tra Italia e Cina è un quadro di riferimento all' interno del quale si collocano accordi specifici non costituisce un accordo da cui possano derivare diritti e obblighi di diritto internazionale. Nessun obbligo giuridico o finanziario o impegno per le parti, ma un accordo che individua nuove modalità di cooperazione fra i due paesi attraverso diversi strumenti attivabili. Nell' ambito del progetto Belt and Road initiative, sono stati già firmati 29 accordi, 19 istituzionali e 10 commerciali. Tre riguardano la Liguria : Ansaldo Energia e China United Gas Turbine Technology: intesa di collaborazione tecnologica sul programma di turbine a gas. Ansaldo Energia, Benxi Steel Group e Shanghai Electric Gas Turbine: contratto per la fornitura di una turbina a gas AE94.2K per il progetto Bengang. Commissario straordinario per la ricostruzione di Genova, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e China Communications Construction Group: accordo di cooperazione. Il viceministro ai Trasporti e alle Infrastrutture Edoardo Rixi dice di non aver mai avuto dubbi: «I rischi ci sono, ma vale il detto patti chiari e amicizia lunga, in passato non era stato così, mentre oggi cerchiamo la massima trasparenza nelle scelte strategiche. In questo modo siano le nostre aziende protagoniste dei flussi con la Cina. Non è un accordo per abdicare la sovranità nazionale. I francesi pensavano di accogliere navi che invece verranno nei nostri porti. Mi auguro che tutto quello che stiamo facendo consenta al nostro Paese di tornare a crescere». Per Rixi «l' apertura a nuovi traffici, anche africani, dà la possibilità di rilanciare nuovamente lo scalo. Vogliamo far capire al mondo che siamo pronti e meglio degli altri».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Marittimi al posto dei camalli «Dal Tar nuova sentenza a favore dell' autoproduzione»

ECONOMIA & MARITTIMO

«Carige? Ci eravamo parlati, ora non ci sono le condizioni»

Castagna (Bpm) e il matrimonio mai celebrato: «Non fu Malacalza a ostacolarlo»

Logistica aeroportuale, due contratti per l'Leonardo

Marittimi al posto dei camalli «Dal Tar nuova sentenza a favore dell'autoproduzione»

Luce e gas, da aprile calano i prezzi in bolletta

Terminal Messina lavoratori in sciopero

Alberto Quarati /GENOVA Se non lo fai su tutte le navi, non è un' operazione portuale.

È l' estrema sintesi del principio alla base della sentenza del Tribunale amministrativo per la Sicilia, che a parere del sindacato segna un punto a favore degli armatori sul tema dell' autoproduzione, cioè la possibilità di utilizzare i marittimi per fissare tire container abordo in modo che non sbattano o non cadano durante la navigazione, mansione al contrario for temente rivendicata dai lavoratori portuali pressati dall' avanzata dell' automazione, in una battaglia che oggi si gioca sulle banchine di tutto il mondo.

Nella sentenza pubblicata lunedì (a 12 giorni dallo sciopero dei portuali napoletani proprio contro l' autoproduzione) il Tar boccia il ricorso presentato dell' Impresa portuale di Trapani contro l' Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale e la Capitaneria di porto trapanese per aver defi nito, in due ordinanze emanate a primavera 2018, le attività «di rizzaggio, derizzaggio, fardaggio e fissaggio» riferite ad autoveicoli e mezzi gommati, come "servizi" e non "operazioni" portuali (quest' ultime, appunto, riservate ai soli lavoratori di banchina).

La sentenza del Tar sembra circoscrivere il tema ai soli carichi rotabili su traghetti (che sono però la maggior parte dei traffici merci nei porti italiani) e ricorda che le attività di rizzaggio e derizzaggio non rien trano nelle operazioni elencate nella legge portuale 84/94 e riservate ai lavoratori delle banchine, mentre enumera una serie di norme successive che fanno ricadere questa attività in quelle «non necessariamente connesse al ciclo delle operazioni portuali in relazione al movimento delle merci». Attività insomma «specialistica, necessaria ma a carattere eventuale» poiché non richiesta in tutte le operazioni: «Si pensi ad esempio al carico delle merci alla rinfusa (...)». Inoltre «a differenza della mera movimentazione delle merci» rizzaggio e derizzaggio «non si caratterizzano solo per l' aspetto economico, ma anche per il profilo della sicurezza della navigazione»: ecco perché sono, a parere del Tar, più servizi che operazioni portuali.

Per Maurizio Diamante, segretario nazionale Fit Cisl, «la sentenza può essere interpretata come un via libera all' auto produzione, che per gli armatori significa risparmiare, e questo potrebbe mettere a rischio la sicurezza, che troppi datori di lavoro vedono come mero costo. Auspichiamo che i prossimi gradi di giudizio, nel solco di molte sentenze prece denti, ribaltino l' impostazione del Tar, fermo restando che non escludiamo di protestare ancora per difendere il lavoro dei portuali».

Sempre lunedì Assarmatori, l' associazione degli armatori italiani in orbita Confcommercio, ha richiamato insieme a Conftrasporto la necessità di recepire il regolamento europeo su servizi portuali e tecni co -nautici: «Un' opportunità per introdurre e applicare regole valide erga omnes e compatibili con la tutela della concorrenza a partire da trasparenza e proporzionalità dei costi, oltre che a un diritto all' autoproduzione, tendente all' efficienza, che non può essere affievolito da rapporti di forza. La portualità italiana ha bisogno di procedure chiare, non può permettersi solo di fare riferimento alla giurisprudenza, asseverata dalle sentenze dei tribunali, come ormai sembra essere la regola».

-

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Terminal Messina lavoratori in sciopero

ECONOMIA & MARITTIMO

«Carige? Ci eravamo parlati, ora non ci sono le condizioni»

Castagna (Bpm) e il matrimonio mai celebrato: «Non fu Malacalza a ostacolarlo»

Logistica aeroportuale, due contratti per Leonardo

La severità della Bce e il forte pressing della vigilanza non rendono friendly certe operazioni

Con la Liguria abbiamo un legame privilegiato, al quale non intendiamo rinunciare

Marittimi al posto dei camalli «Dal Tar nuova sentenza a favore dell'autoproduzione»

Luce e gas, da aprile calano i prezzi in bolletta

Terminal Messina lavoratori in sciopero

I sindacati hanno proclamato uno sciopero di 24 ore che coinvolgerà il personale che opera al terminal Messina, nel porto di Genova. La protesta è stata proclamato per il 5 aprile. Secondo i rappresentanti dei lavoratori, che esprimono anche «incertezza sul futuro dell' azienda», dopo gli ultimi incidenti che si sono verificati in banchina, all' interno del terminal non viene ga rantita la sicurezza ai dipendenti.
Dall' inizio nell' anno, sostengono i sindacati, all' interno del terminal si sono registrati numerosi problemi, specialmente durante le operazioni di imbarco dei mezzi per il Nord Africa: qualche giorno fa uno di questi ha sbattuto contro una ralla, mentre un vecchio fuoristrada il mese scorso era finito in mare. I sindacati denunciano anche «inadeguati investimenti nelle infrastrutture, i quali potrebbero prevenire gli incidenti sul lavoro e creare migliori condizioni di salute dei lavoratori» e la «mancanza dell' applicazione delle procedure previste dall' Authority in caso di incidenti».
-

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Terminalisti, pubblici i piani d'impresa

Riconosciuto il diritto di un operatore di accedere agli atti del concorrente

L'AVVISATORE MARITTIMO

SHIPPING ED ECONOMIA

Usa, i porti valgono cinquemila miliardi

Dal settore 2,2 milioni di posti dai lavoro. Boom nell'indotto

SENTENZA DEL TAR NEL PORTO DI GENOVA

Terminalisti, pubblici i piani d'impresa

Riconosciuto il diritto di un operatore di accedere agli atti del concorrente

Una portacontainer Cosco

Mac espande la flotta con altre cinque portacontainer

THE MEDITELEGRAPH, IL 2019 È INIZIATO CON IL VENTO IN POPPA

GENOVA. Il Tar per la Liguria ha riconosciuto il diritto per un terminalista di conoscere il piano industriale di un suo concorrente diretto, se questo serve a tutelarsi da possibili comportamenti illegittimi o anticoncorrenziali. Starà all'Autorità portuale fare in modo che il piano venga reso pubblico oscurando eventuali segreti commerciali o industriali. Si tratta di una sentenza che farà discutere e che va nella direzione di una maggiore trasparenza nei rapporti fra operatori portuali e con la stessa Autorità portuale. Per una coincidenza temporale la sentenza del Tar è arrivata pochi giorni prima dell'entrata in vigore, il 24 marzo, del Regolamento europeo che impone la trasparenza finanziaria agli enti portuali, in quel caso riferendosi soprattutto ai rapporti con i servizi tecniconautici. A ricorrere contro l'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale era stata al principio di quest'anno la Società terminal contenitori porto di Genova, titolare della concessione del terminal container Sech di calata Sanità. La richiesta riguardava il pieno accesso agli atti delle concessioni portuali riconducibili al Gruppo Spinelli e in particolare al programma d'impresa relativo alla proroga della concessione del terminal Rebora, accordata dall'Authority il 12 marzo 2018. In seguito a quella proroga, Aldo Spinelli, titolare del gruppo omonimo, ha annunciato un piano di investimenti da 180 milioni di euro, per aumentare la capacità del terminal di 100 mila teu in dieci anni. Ma a causa di quella stessa proroga il Sech ha ritenuto che potessero essere lesi i propri diritti e ha fatto una richiesta di accesso agli atti all'Authority. Palazzo San Giorgio, come spiega la sentenza, aveva dato accesso soltanto a una parte della documentazione richiesta. Adesso il giudice riconosce il diritto di Sech di accesso al piano d'impresa allegato alla concessione e «dispone che l'Autorità consegni... copia del piano d'impresa citato, garantendo in ogni caso la visibilità delle parti strettamente funzionali all'adempimento della concessione e allo svolgimento delle attività oggetto della stessa, oscurando, se del caso e previa adeguata e puntuale motivazione, le sole parti di esso che, recanti segreti commerciali e industriali, non siano strettamente connessi con l'oggetto e l'attuazione della concessione». Le parti pubblicabili e che non possono quindi essere ritenute segreti commerciali o industriali riguardano ad esempio l'individuazione «dei traffici da servire e delle attività da svolgere degli investimenti che il concessionario si obbliga a effettuare degli obiettivi di traffico che si prefigge degli impegni assunti sul versante occupazionale ». Il Tar quindi ritiene che un terminalista abbia diritto di accedere agli atti che legittimano un concorrente a svolgere attività e operazioni portuali, specie con riferimento agli atti di concessione e ai documenti che sono allegati a questi o che vi sono richiamati espressamente, costituendone parte integrante. Nella concessione contestata, infatti, non era specificata l'attività svolta, per la quale si rimandava al piano d'impresa.

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

L' inchiesta

Moby Otta, la Procura ora indaga anche sui controlli del Rina

Durante la traversata tra Porto Torres e Genova nel settembre del 2017 la nave aveva perso il portellone posteriore

Pisapia con Bagnasco a Tursi
"La sfida è ai sovranismi"
Confronto sull'Europa con l'arcivescovo e il candidato Pd alle prossime elezioni
Alla Marina di Sestri il cestino anti-plastica in mare
CRONACA
Moby Otta, la Procura ora indaga anche sui controlli del Rina

I controlli, le verifiche compiute dal Rina sul " Moby Otta" entrano nel ciclone investigativo relativo alle avarie registrate dal traghetto sulla rotta Genova- Porto Torres nel settembre del 2017. La nave aveva affrontato la traversata con il portellone posteriore aperto, tanto che era stata tenuta sotto sequestro probatorio fino alla scorsa estate. E la Procura non ha ritenuto opportuno riconsegnarla alla compagnia di navigazione finché non sono stati messi in sicurezza e ultimati i dovuti accertamenti giudiziari.

Adesso, l' inchiesta si allarga alle revisione ed alle certificazioni rilasciate dal Registro Navale Italiano.

Il pm Francesco Cardona Albini e il procuratore aggiunto Francesco Pinto hanno chiesto alla polizia giudiziaria di verificare se i controlli fossero approfonditi o addirittura mancassero. Il filone, a quanto pare, nascerebbe dalle perizie affidate all' ingegnere Francesco Dagnino. Che avrebbe riscontrato un difetto anche nel secondo portellone. La domanda che si pone la Procura: come mai il Rina non aveva evidenziato i guasti, nonostante la motonave fosse stata sottoposta alle verifiche periodiche? "Subito dopo l' incidente della Moby Otta - sottolinea il Rina- abbiamo effettuato una verifica interna e siamo tranquilli che i colleghi nel rilascio delle certificazioni abbiano agito nel rispetto delle norme vigenti e senza commettere errori." La nave era stata fermata nel porto di Genova al ritorno della traversata senza il portellone. Situazione, questa, che secondo la magistratura avrebbe costituito un serio pericolo per un migliaio di passeggeri, dal momento che il traghetto avrebbe potuto imbarcare acqua. Un algoritmo matematico, basato sulle condizioni del mare in quel giorno, avrebbe calcolato la messa a rischio della vita dei trasportati. Dopo le prime indagini della Sezione Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di Porto, il comandante ed altri quattro membri dell' equipaggio sono stati indagati con l' accusa di naufragio: il capo armamento Giuseppe Savarese, il dirigente settore sicurezza della Moby Carlo Marco, il direttore tecnico Alessandro Paone, l' ispettore tecnico Giuseppe Muti, oltre al comandante Carlo Merlini. Per la magistratura il comandante avrebbe dovuto fermare la nave in alto mare e non compiere diverse miglia di navigazione dalla Sardegna a Genova con il portellone posteriore aperto: con una piastra di acciaio da 25 tonnellate "sganciata". Secondo la Procura e la Capitaneria di Porto, la "Moby Otta" durante la traversata ha rischiato di affondare. Secondo le indagini, il comandante avrebbe deciso di compiere la traversata dopo avere avvisato la compagnia e concordato il da farsi.

- g.filetto © RIPRODUZIONE RISERVATA

La Nuova Sardegna

Genova, Voltri

Tirrenia, un nuovo vertice sul traghetto soppresso

La richiesta è delle organizzazioni sindacali: «Penalizzato un intero territorio» L' ad Massimo Mura pronto a incontrare i rappresentanti dei lavoratori

GAVINO MASIA

Porto Torres | 27

Tirrenia, un nuovo vertice sul traghetto soppresso

La richiesta è delle organizzazioni sindacali: «Penalizzato un intero territorio» L'ad Massimo Mura pronto a incontrare i rappresentanti dei lavoratori

INFISSI DA CAMBIARE

Nonostante le proteste la biblioteca è sempre allagata

Consegnate le ultime case popolari

Modificata la graduatoria dopo alcune rinunce e i controlli della polizia locale

INTERPELLANZA

ATTENTATI AL DUCE

Dall'università agli studi di Rai Storia

Per due volte Giuseppe Demuru ha affiancato in tv Paolo Mieli

PORTO TORRES Il segretario nazionale della Filt Cgil Stefano Malorgio ha chiesto, insieme con gli altri segretari nazionali del settore trasporti, un incontro urgente all' amministratore delegato di Tirrenia Massimo Mura per cercare di scongiurare il taglio delle navi e delle corse della compagnia di navigazione sulla rotta Porto Torres-Genova. Si tratta della soppressione di una nave durante la stagione estiva, dal primo giugno sino al 14 agosto, che la compagnia di navigazione ha già inserito nel calendario delle partenze relativo al 2019.

La richiesta è stata avanzata durante l' incontro di lunedì al ministero dei Trasporti - tra le organizzazioni sindacali e i rappresentanti degli armatori delle compagnie navali - dove il primo argomento in discussione riguardava comunque il rinnovo del contratto nazionale di lavoro dei marittimi. A spostare poi l' attenzione sulla situazione dei trasporti marittimi che partono dallo scalo turritano verso il porto ligure, è stato il dirigente nazionale della Filt Cgil Natale Colombo, con delega al settore portuale marittimo, che ha esposto il delicato problema della soppressione di una nave al rappresentante delle compagnie di navigazione che rappresentava Tirrenia nella riunione al ministero.

«Considerata l' importanza dell' argomento e la sensibilità del rappresentante di Tirrenia - ha detto il segretario regionale della Filt Cgil Arnaldo Boeddu -, auspico che non trascorra troppo tempo e che oltre alle segreterie nazionali vengano convocati a quella riunione anche i segretari generali della Filt Sardegna e della Filt Liguria: solo dopo aver parlato direttamente con i vertici Tirrenia conosceremo prioritariamente le vere cause di questa decisone, che penalizza enormemente due regioni, e metteremo in campo tutte quelle azioni positive affinché la compagnia di navigazione riveda una decisione che al momento sembrerebbe irremovibile». I sindacati cercano di convincere l' armatore partenopeo a modificare una programmazione che, allo stato attuale, cambia per la prima volta una tratta storica tra il nord Sardegna e il nord Italia. Una sola nave a compiere la tratta tra i due porti non dovrebbe mai incontrare problemi meteo o meccanici per arrivare puntale, scaricare passeggeri e mezzi e ripartire mettendo la prua verso l' isola o il continente. La scelta del periodo estivo, poi, costringe i passeggeri sardi in partenza da Porto Torres a viaggiare di giorno e a mettersi poi in auto di sera per raggiungere la propria destinazione.

Non resta quindi che attendere la riunione con i vertici della compagnia navale, per capire la loro programmazione. «Non ho ancora ricevuto nessuna convocazione - precisa l' ad di Tirrenia Massimo Mura - ma qualora arrivasse, sarò ben lieto di ricevere i sindacalisti nella tradizione aziendale di ottime relazioni industriali e sindacali».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

OMC 2019 DANIELE ROSSI / PRESIDENTE DELL' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

«Il Mediterraneo un asset fondamentale per il futuro di energia e logistica»

Il numero uno di Ap: «Al paese vanno assicurate le risorse per garantire la crescita ma qual è il mix giusto per alimentare questa necessità è una scelta che spetta alla politica»

CHIARA BISSI

Economia

OMC 2019 DANIELE ROSSI / PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

«Il Mediterraneo un asset fondamentale per il futuro di energia e logistica»

Il numero uno di Ap: «Al paese vanno assicurate le risorse per garantire la crescita ma qual è il mix giusto per alimentare questa necessità è una scelta che spetta alla politica»

RAVENNA In città si discute del futuro del settore oil&gas con un' edizione di Omc 2019 tutta dedicata all' espansione delle energie mediterranee per alimentare la crescita regionale, mentre lo scalo ravennate attende il via libera al progetto hub portuale, fra escavo dei fondali e nuova logistica. Da un osservatorio privilegiato il presidente dell' Autoritàportuale di sistema dell' Adriatico centro settentrionale Daniele Rossi interviene sulle prospettive che si aprono nell' area mediterranea.

Cosa pensa del tema scelto da Omc per l' edizione 2019?

«Il Mediterraneo ha una valenza strategica nello scenario politico mondiale. Il raddoppio del canale di Suez ha cambiato la storia del mondo, le merci del Far East hanno accesso facile ai mercati dell' Europa occidentale. In questo scenario il ruolo della portualità è cruciale, per garantire gli asset fondamentali e per garantire il flusso delle mercidaipaesiproduttori e consumatori. L' Italia viene definita un molo proteso nel Mediterraneo e sarebbe l' approdo naturale di tutte le merci che entrano da Suez, un veicolo naturale per merci che vanno nel Far East verso mercati in grandi crescita, laddove hanno cominciato a consumare prodotti di livello qualitativo superiore a quelli abituali, mentre in Europa i mercati sono stagnanti.

La capacità logistica farà la differenze in termini possibilità di gestire i traffici, creare lavoro, ricchezza e occupazione. Gestire i trafficivuole dire fare investimenti nelle infrastrutture, impiegare persone. La logistica è unsettore in crescita nonostante la crisi economica di aree come l' Europa. Il Mediterraneo è quindi strategico».

E il tema dell' energia?

«L' energia in tutto questo è altrettanto importante, spostare le merci vuol dire consumare e produrre in questo si realizza la connessione fra portualità e generazione di energia. Tema sul quale il Mediterraneo si sta rivelando un asset fondamentale. I giacimenti in Egitto, Israele e Malta hanno cambiato assetti economici e assetti geopolitici. L' Italia ha un ruolo da protagonista in questa nuova vicenda umana».

Cosa pensa di questa stagione di lotta degli operatori dell' offshore scesi in piazza per difendere il settore?

«Al paese vanno assicurate le risorse energetiche per garantire la crescita, qualè il mix giusto per alimentare questa necessità è una scelta politica e industriale che spetta ad altre istituzioni.

Autorità non può essere coinvolta nel dibattito attuale. Ho simpatia e affetto per il mondo dell' offshore e per tutti coloro che lottano per lavoro e dignità».

Crede che i recenti accordi con la Cina siano la via giusta per lo sviluppo commerciale del paese e della portualità italiana?

«Si tratta di importanti dichiarazione di principio per collabora re su alcuni settori, per quanto riguarda la portualità e la logistica il percorso per una pratica attuazione è lungo. Più corretto è parlare di rafforzamento di un' intesa commerciale tramite dichiarazione di intenti che non avrà un' efficacia immediata».

Quindi non deve spaventare?

«L' Italia è la settima potenza mondiale e dialoga con tanti partner commerciale, di cosa dovrebbe essere

spaventata? I cinesi sevogliono fare investimenti dovranno parteciparea garapubbliche come qualunque altro soggetto. L' accordo commerciale va fatto in modo trasparente, in altri paesi è un fatto consolidato. La confusione nasce dall' idea che i cinesi comprano i porti perché hanno acquisito il Pireo. Che l' Italia faccia una legge per vendere i propri asset portuali mi sembra improbabile, si tratta di demanio, nessuno vende o compra nulla».

La sorprende che fra i quattro porti italiani citati dalla stampa cinese come siti di investimenti nell' ambito della Via della Seta, ci sia Ravenna?
«L' Hub di Ravenna in questo momento è il progetto più importante della portualità italiana, ed è pronto a partire. Il fatto che si tratti di un hub logistico, non solo quindi l' escavo dei fondali ma un' area logistica, con strade e ferrovia, questo suscita l' interesse dei cinesi che hanno bisogno di trasportare merci. A Ravenna abbiamo un progetto interessante e una posizione strategica. In Italia soggetti stranieri giuridicamente non possono finanziare opere. Noi dobbiamo valutare la qualità degli interessi, non abbiano bisogno di soldi per sviluppare progetti ma vogliamo valutare nuove opportunità commerciali».

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

La 'cura del ferro' funziona

Traffici merci su rotaie in aumento rispetto al 2017: +14%

8 CRONACA LIVORNO MERCOLEDÌ 27 MARZO 2019 IL TELEGRAFO

L'ECONOMIA DEL MARE

La 'cura del ferro' funziona

Traffici merci su rotaie in aumento rispetto al 2017: +14%

IL PUNTO LE VARIE FACCE DEL PROBLEMA

Gallerie, strettoie, imbuti Il sistema della costa è ancora 'alle briciole'

IBRIDA 1000€
SUZUKI BALENO HYBRID
IL MODO PIÙ SEMPLICE DI GUIDARE UN'AUTO IBRIDA
CONCESSIONARIO ESCLUSIVO SUZUKI PER PISA, LIVORNO E PROVINCE
GTI AUTO

LA 'CURA del ferro' avviata dall' ex ministro Delrio funziona anche per il 'sistema' portuale livornese. I dati forniti da palazzo Rosciano parlano chiaro: nel 2018 sono stati movimentati 1.963 treni cargo, per un totale di 35.670 carri. Sono questi i numeri del 2018 relativi all' attività ferroviaria del porto di Livorno. L' aumento è stato notevole: +14% rispetto all' anno prima. Anche i contenitori vanno sempre più su rotaia: nel 2018 sono stati 59.190 quelli movimentati su treno, +8,7% i carri in ingresso/uscita sono stati 27.318, con un incremento del 3,5% . La quota rail del porto relativa al traffico containerizzato è passata dal 15,5% del 2017 al 16,2% del 2018. Dal marzo 2018 la modalità ferroviaria è stata utilizzata anche per il trasporto delle auto nuove sia in import che in export. 1.871 sono i carri carichi che l' anno scorso sono arrivati/partiti direttamente dallo scalo di Livorno e che prima usavano l' Interporto Vespucci.

ANCHE i dati dei volumi relativi al comprensorio di Livorno (che includono il traffico ferroviario dell' Interporto e della raffineria Eni) sono positivi, con una crescita rispetto al 2017 sia nel numero dei carri (+9,3%) che nel numero dei treni (+10%). Gli investimenti sono stati e sono ingenti. 40 milioni di euro in totale sono già serviti nel 2016 al nuovo terminal ferroviario in Darsena Toscana. Rfi finanzierà inoltre il potenziamento della Stazione di Livorno Calambrone; infine anche la progettazione dei collegamenti Interporto Vespucci/Pisa-Collesalvetti-Vada e bypass di Pisa. Buoni consuntivi anche a Piombino che nel 2018 ha visto crescere del 5,9% il numero dei treni(con 358 treni) e del 6,2% quello dei carri (con 7.168 carri rispetto ai 6.752 del 2017). Anche qui sono in programma importanti investimenti in termini di infrastrutture e servizi. Tra le opere più necessarie l' adeguamento di Fiorentina di Piombino alla gestione delle merci pericolose (finanziato da Rfi nell' ambito dell' iniziativa penultimo/ultimo miglio), il potenziamento dei binari ferroviari direttamente in banchina e il raccordo a servizio dei terminal. Piombino non ha mai avuto una tradizione ferroviaria se non a servizio dell' acciaieria, ma con l' handicap di non poter entrare direttamente nella rete nazionale cargo.

A.F.

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

IL PUNTO LE VARIE FACCE DEL PROBLEMA

Gallerie, strettoie, imbuti Il sistema della costa è ancora 'alle briciole'

8 CRONACA LIVORNO MERCOLEDÌ 27 MARZO 2019 IL TELEGRAFO

L'ECONOMIA DEL MARE

La 'cura del ferro' funziona

Traffici merci su rotaie in aumento rispetto al 2017: +14%

IL PUNTO LE VARIE FACCE DEL PROBLEMA

Gallerie, strettoie, imbuti Il sistema della costa è ancora 'alle briciole'

IBRIDA
1000€
SUZUKI BALENO HYBRID
IL MODO PIÙ SEMPLICE DI GUIDARE UN'AUTO IBRIDA
CONCESSIONARIO ESCLUSIVO SUZUKI PER PISA, LIVORNO E PROVINCE
GTI AUTO

L' AUMENTATO utilizzo del treno nel comparto cargo per i porti di Livorno e Piombino è un buon segnale verso una diversificazione dei vettori, così come chiede anche l' Ue. Ma trionfalismi a parte, siamo per il sistema del Tirreno settentrionale ancora alle briciole, o poco più. Basta confrontare il numero dei contenitori Teu movimentati con la ferrovia rispetto ai quasi 800 mila movimentati nel solo porto livornese. Siamo al 16,2% rispetto a porti come La Spezia che hanno superato il 50% e stanno ancora crescendo. Il problema di fondo ha svariate facce. La prima è che i treni cargo con i contenitori hanno difficoltà a percorrere la 'dorsale', quella che porta direttamente ai grandi hub di Bologna e Milano. Colpa della scarsità dei binari liberi dal traffico passeggeri - determinante perchè rende di più- e colpa anche delle gallerie, che ancora non consentono tutte il passaggio dei grandi Teu da 40 piedi. Rfi sta lavorando anche in questo senso, ma ci vorrà tempo. L' altro problema è locale: Livorno ha il principale terminal contenitori, il Tdt in Darsena Toscana, condizionato dall''imbuto' costituito dal ponte girevole sul tratto di canale che dallo Scolmatore sbocca ancora oggi in Darsena Toscana. Il ponte, ristrutturato, non è comunque all' altezza di un terminal moderno perchè ha un solo binario che costringe a lunghe attese e complicate manovre. Come l' adiacente ponte stradale, che riscuote ogni giorno filze di improperi per le colonne d' auto e di camion che determina all' uscita di ogni barchetta pisana, questa strozzatura viene da anni additata come uno dei principali handicap della Darsena Toscana. Ma ad oggi ci sono solo vaghi progetti: e che il tombare quei cento metri di canale sia ancora ben lontano lo conferma la spesa sostenuta dalla Regione e dall' Authority per rifare a nuovo le porte vinciane', ovvero lo sbarramento dell' acqua. Con poco più della stessa spesa sarebbe stato possibile tombare quel budello di canale, visto che oggi la foce dello Scolmatore è stata 'armata' e dragata. Della serie: valli a capire.

A.F.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere Marittimo

Livorno

Il porto di Livorno scommette sulla ferrovia e chiude il 2018 con +14% di merci via treno

LIVORNO - Il traffico di merci transitate dal porto di Livorno, quindi spedite e ricevute via ferrovia, nel 2018 ha registrato un aumento del 14% sia in termini di carri movimentati che di treni in ingresso/uscita dallo scalo. Lo fa sapere l' ente portuale, sottolineando che per il porto labronico il 2018 pertanto non è stato solo l' anno dei record registrati nel comparto delle tonnellate movimentate, dei mezzi rotabili, delle auto nuove sbarcate/imbarcate e dei passeggeri su traghetti, ma anche quello dei grandi numeri con riferimento al trasporto su ferro. I dati restituiscono la fotografia di un porto la cui quota di traffico merci movimentata su ferrovia sta crescendo a ritmi più che buoni, come si evince peraltro dalla lettura dei dati relativi alla movimentazione del traffico dei container. Nel 2018 sono stati 59.190 i contenitori movimentati su treno, con un incremento dell' 8,7% rispetto al 2017; mentre i carri in ingresso/uscita sono stati 27.318, +3,5% rispetto allo scorso anno. A seguito di tale andamento la quota rail del porto relativa al traffico containerizzato è passata dal 15,5% del 2017 al 16,2% del 2018. Da segnalare inoltre che nel 2018, a partire dal mese di marzo, la modalità ferroviaria è stata utilizzata, a distanza di oltre dieci anni dall' ultima volta, anche per il trasporto delle auto nuove sia in import che in export. 1.871 sono i carri carichi che l' anno scorso sono arrivati/partiti direttamente dallo scalo di Livorno e che precedentemente arrivavano/partivano dall' Interporto A. Vespucci. Anche i dati dei volumi dell' attività di manovra ferroviaria relativi al Comprensorio di Livorno (che includono il traffico ferroviario dell' Interporto e della raffineria Eni) sono positivi, con una crescita rispetto al 2017 sia nel numero dei carri (+9,3%) che nel numero dei treni (+10%). Il treno sta insomma diventando una delle scommesse principali per il porto toscano, che conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, sia quelle programmate che quelle già realizzate. 40 milioni di euro in totale sono già serviti a inaugurare nel 2016 il nuovo terminal ferroviario in Darsena Toscana, mentre il cantiere per lo Scavalco partirà nei prossimi mesi. RFI finanzierà inoltre, nell' ambito dell' iniziativa penultimo/ultimo miglio, il potenziamento della Stazione di Livorno Calambrone; procede speditamente anche la progettazione dei collegamenti Interporto Vespucci/Pisa-Collesalvetti-Vada e bypass di Pisa . Ripensare il sistema portuale mettendo ai primi posti la ferrovia ha dato risultati importanti anche a Piombino che nel 2018, grazie soprattutto alla parziale ripresa dell' attività della acciaieria, ha visto crescere del 5,9% il numero dei treni movimentati (con 358 treni) e del 6,2% quello dei carri (con 7.168 carri rispetto ai 6.752 del 2017). Anche qui sono in programma importanti investimenti in termini di infrastrutture e servizi, come l' adeguamento di Fiorentina di Piombino alla gestione delle merci pericolose (finanziato da RFI nell' ambito dell' iniziativa penultimo/ultimo miglio), il potenziamento dei binari ferroviari direttamente in banchina e la realizzazione del raccordo base a servizio dei terminal.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Informare

Livorno

Il porto di Livorno ha raggiunto livelli record di traffico ferroviario

Lo scorso anno sono stati 1.963 i treni movimentati (+14,6%) Nel 2018 l' attività ferroviaria nel porto di Livorno ha raggiunto un livello record con complessivi 1.963 treni inclusi sia quelli movimentati nello scalo sia quelli arrivati e partiti dal porto, con un incremento del +14,6% rispetto a 1.963 nel 2017. Lo scorso anno sono stati 35.670 i carri ferroviari complessivamente movimentati (+14,5%), di cui 27.318 nel settore dei container (+3,5%) con un volume di traffico containerizzato movimentato su rotaia pari a 365mila teu (+4,2%). Globalmente lo scorso anno la quota ferroviaria di traffico containerizzato è stata pari al 16,2% del totale rispetto al 15,5% del 2017. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha specificato che nel 2018, a partire dal mese di marzo, nel porto di Livorno la modalità ferroviaria è stata utilizzata, a distanza di oltre dieci anni dall' ultima volta, anche per il trasporto delle auto nuove sia in import che in export, con 1.871 carri carichi che l' anno scorso sono arrivati e partiti direttamente dallo scalo di Livorno e che precedentemente arrivavano e partivano dall' Interporto A. Vespucci.

STAR SERVICE

inforMARE

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

STAR SERVICE

26 marzo 2019

Il porto di Livorno ha raggiunto livelli record di traffico ferroviario

Lo scorso anno sono stati 1.963 i treni movimentati (+14,6%)

Nel 2018 l'attività ferroviaria nel porto di Livorno ha raggiunto un livello record con complessivi 1.963 treni inclusi sia quelli movimentati nello scalo sia quelli arrivati e partiti dal porto, con un incremento del +14,6% rispetto a 1.963 nel 2017. Lo scorso anno sono stati 35.670 i carri ferroviari complessivamente movimentati (+14,5%), di cui 27.318 nel settore dei container (+3,5%) con un volume di traffico containerizzato movimentato su rotaia pari a 365mila teu (+4,2%).

Globalmente lo scorso anno la quota ferroviaria di traffico containerizzato è stata pari al 16,2% del totale rispetto al 15,5% del 2017.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha specificato che nel 2018, a partire dal mese di marzo, nel porto di Livorno la modalità ferroviaria è stata utilizzata, a distanza di oltre dieci anni dall'ultima volta, anche per il trasporto delle auto nuove sia in import che in export, con 1.871 carri carichi che l'anno scorso sono arrivati e partiti direttamente dallo scalo di Livorno e che precedentemente arrivavano e partivano dall'Interporto A. Vespucci.

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

Cerca il tuo albergo

Destinazione

O Altre destinazioni

Data di arrivo 26 Mar 2019

Data di partenza 27 Mar 2019

Cerca

Tradurre

Select Language Powered by Google Translate

Indice . Prima pagina . Indice notizie

inforMARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA

tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail

Informatore Navale

Livorno

A Livorno e Piombino la merce corre sui binari giusti.

1.963 treni, per un totale di 35.670 carri movimentati. Sono questi i numeri del 2018 relativi all' attività ferroviaria del porto di Livorno. Rispetto all' anno precedente i volumi spediti e ricevuti via ferrovia sono aumentati del 14%, sia in termini di carri movimentati che di treni in ingresso/uscita dallo scalo. Per lo scalo labronico il 2018 non è stato dunque soltanto l' anno dei record registrati nel comparto delle tonnellate movimentate, dei mezzi rotabili, delle auto nuove sbarcate/imbarcate e dei passeggeri su traghetti, ma anche quello dei grandi numeri con riferimento al trasporto su ferro. I dati restituiscono la fotografia di un porto la cui quota di traffico merci movimentata su ferrovia sta crescendo a ritmi più che buoni, come si evince peraltro dalla lettura dei dati relativi alla movimentazione del traffico dei container. Nel 2018 sono stati 59.190 i contenitori movimentati su treno, con un incremento dell' 8,7% rispetto al 2017; mentre i carri in ingresso/uscita sono stati 27.318, +3,5% rispetto allo scorso anno. A seguito di tale andamento la quota rail del porto relativa al traffico containerizzato è passata dal 15,5% del 2017 al 16,2% del 2018. Da segnalare inoltre che nel 2018, a partire dal mese di marzo, la modalità ferroviaria è stata utilizzata, a distanza di oltre dieci anni dall' ultima volta, anche per il trasporto delle auto nuove sia in import che in export. 1.871 sono i carri carichi che l' anno scorso sono arrivati/partiti direttamente dallo scalo di Livorno e che precedentemente arrivavano/partivano dall' Interporto A. Vespucci. Anche i dati dei volumi dell' attività di manovra ferroviaria relativi al Comprensorio di Livorno (che includono il traffico ferroviario dell' Interporto e della raffineria Eni) sono positivi, con una crescita rispetto al 2017 sia nel numero dei carri (+9,3%) che nel numero dei treni (+10%). Il treno sta insomma diventando una delle scommesse principali per il porto della Città dei Quattro Mori, che conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, sia quelle programmate che quelle già realizzate. 40 milioni di euro in totale sono già serviti a inaugurare nel 2016 il nuovo terminal ferroviario in Darsena Toscana, mentre il cantiere per lo Scavalco partirà nei prossimi mesi. RFI finanzierà inoltre, nell' ambito dell' iniziativa penultimo/ultimo miglio, il potenziamento della Stazione di Livorno Calambrone; procede speditamente anche la progettazione dei collegamenti Interporto Vespucci/Pisa-Collesalvetti-Vada e bypass di Pisa . Ripensare il sistema portuale mettendo ai primi posti la ferrovia ha dato risultati importanti anche a Piombino che nel 2018, grazie soprattutto alla parziale ripresa dell' attività della acciaieria, ha visto crescere del 5,9% il numero dei treni movimentati (con 358 treni) e del 6,2% quello dei carri (con 7.168 carri rispetto ai 6.752 del 2017). Anche qui sono in programma importanti investimenti in termini di infrastrutture e servizi, come l' adeguamento di Fiorentina di Piombino alla gestione delle merci pericolose (finanziato da RFI nell' ambito dell' iniziativa penultimo/ultimo miglio), il potenziamento dei binari ferroviari direttamente in banchina e la realizzazione del raccordo base a servizio dei terminal.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere Fiorentino

Livorno

Nasce la «Toscana Pharma Valley» Quattro colossi e un solo polo logistico

Molterni, Kedrion, Eli Lilly e Gsk: la piattaforma commerciale nascerà a Collesalvetti

Giulio Gori

Le città & la regione

Nasce la «Toscana Pharma Valley» Quattro colossi e un solo polo logistico

Molterni, Kedrion, Eli Lilly e Gsk: la piattaforma commerciale nascerà a Collesalvetti

Candidato del Pd

Bonifazi tenta il tris da sindaco Ora a Scarlino

Esperimento a Prato

I robot-sentinella sulle piste ciclabili lungo il Bisenzio

L'ombra dell'antisemitismo sul festival del Mediterraneo

Prato, un relatore contro la presenza della palestinese Manal Tamimi. Il direttore: «Accuse assurde»

Un grande deposito logistico, interamente automatizzato, per quattro giganti della farmaceutica toscana. Molteni, Kedrion, Eli Lilly Italia e Gsk Vaccines si alleano, con un accordo storico, per creare una piattaforma commerciale comune che nascerà all' interporto di Guasticce (Collesalvetti) nel 2021.

Le quattro imprese, che ad oggi spediscono i medicinali da vendere in tutto il mondo alle centrali logistiche di Roma e Milano, tra due anni faranno tutto in «casa». Grazie a un contratto di rete curato da Confindustria, e la consulenza di Kpmg, hanno deciso di puntare su un' area considerata strategica, tra il porto di Livorno e l' aeroporto di Pisa, sulla ferrovia. Il futuro Hub, da 125 mila metri quadri per un investimento da 60-80 milioni di euro, sarà digitalizzato e automatizzato: il movimento e la conservazione dei medicinali da vendere in tutto il mondo, ma anche delle materie prime necessarie alle quattro imprese, sarà fatta grazie a un sistema di carrelli, gestiti da terminale. Darà lavoro a 150 persone, muoverà 52 mila pallet l' anno e consentirà alle aziende risparmi per 60 milioni di euro all' anno. L' inaugurazione, prevista inizialmente per settembre 2020, probabilmente - spiegano le aziende coinvolte - scivolerà di qualche mese, perché i lavori della durata prevista di un anno e mezzo non partiranno subito, ma comunque entro la fine del 2019. E il Comune di Collesalvetti, per consentire una realizzazione rapida e evitare qualche ostacolo burocratico di troppo, ha scelto la strada di una procedura di autorizzazione semplificata, rinunciando agli oneri di urbanizzazione.

Ieri, la firma per la nascita della «Toscana Pharma Valley» è stata fatta da Huzur Devletsah per Eli Lilly, Giuseppe Seghi Recli per Molteni, Danilo Medica per Kedrion e Rino Rappuoli per Gsk Vaccines. A benedire l' accordo a Palazzo Sacrati Strozzi è stato il governatore Enrico Rossi (la Regione ha fatto da regista dell' operazione) che ha parlato di «un lavoro lungo cinque anni che porta a un risultato di grandissimo livello, un importante atto di politica industriale».

«La Toscana - aggiunge il presidente Rossi - è la terza realtà italiana nel settore farmaceutico. D' ora in poi invece di spedire i prodotti a Roma o Milano, le aziende potranno utilizzare la piattaforma di Guasticce. Come Regione daremo il nostro contributo per una iniziativa che ha grande capacità di attrazione per altre imprese, anche non toscane e che creerà nuovi posti di lavoro». Il contratto di rete è stato costruito in modo che in futuro ad altre aziende farmaceutiche potranno aggiungersi alla Toscana Pharma Valley.

Del resto, il settore in regione conta 400 imprese, produce un fatturato di 6 miliardi all' anno, pari al 6 per cento del Pil toscano, dà lavoro a 16 mila persone (indotto compreso) e esporta il 63 per cento della sua produzione. Secondo il professor Rappuoli, il nuovo deposito «non solo renderà la vita più facile alle aziende farmaceutiche che operano in Toscana, ma ne spingerà anche di nuove a investire qui».

Rossi non ha mancato una nota polemica contro il governo, sullo scavalco ferroviario che dovrà collegare il porto di Livorno all' interporto. «Il progetto lo finanzia la Regione con 19 milioni di euro, Ferrovie dello Stato con 2 e il governo con 2,5. Ancora i soldi del governo non sono stati sbloccati. Per questo faccio appello al ministro Danilo Toninelli (titolare del dicastero alle Infrastrutture) perché faccia il decreto che aspettiamo da settembre scorso. Se non lo fa, ce li metteremo come Regione perché voglio che i lavori partano entro l' estate».

SCARLINO (grosseto) Emilio Bonifazi, già sindaco di Follonica e Grosseto (i entrambi i casi per due mandati consecutivi), è il candidato del Partito Democratico per il Comune di Scarlino.

La notizia più eclatante delle amministrative 2019 in Maremma arriva dopo il tramonto della trattativa tra le forze di centrosinistra. Il sindaco uscente Marcello Stella (indipendente che ha come area di riferimento quella di Sinistra Italiana) ha annunciato sabato la sua candidatura. In lizza anche Roberto Maestrini alla guida della civica Il Pensatoio,

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

creata dall' ex sindaco scarlinese Maurizio Bizzarri, ex Pd oggi critico nei confronti del partito.
Di fronte alla possibile dispersione di voti, la segreteria provinciale dei democratici, fattasi carico della situazione, hanno deciso di calare una carta che fino ad oggi è sempre stata vincente. Bonifazi infatti dove si è candidato ha sempre vinto: nel '95 e nel '99 a Follonica (con i Ds), nel 2006 e nel 2011 a Grosseto (con la Margherita prima e con il Pd poi), ricoprendo nel mezzo anche altri ruoli, come quello di presidente della Provincia di Grosseto. (Al.Fae.
)

Messaggero Marittimo

Livorno

Aumenta il traffico ferroviario nei porti di Livorno e Piombino

Nello scalo labronico oltre 59mila contenitori movimentati su treno

Massimo Belli

LIVORNO Lo scorso anno, l'attività ferroviaria del porto di Livorno è stata caratterizzata da un traffico di 1.963 i treni, per un totale di 35.670 carri movimentati. Rispetto all'anno precedente i volumi spediti e ricevuti via ferrovia sono aumentati del 14%, sia in termini di carri movimentati che di treni in ingresso/uscita dallo scalo. Secondo i dati statistici diffusi oggi dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, quindi, per lo scalo labronico il 2018 non è stato soltanto l'anno dei record registrati nel comparto delle tonnellate movimentate, dei mezzi rotabili, delle auto nuove sbarcate/imbarcate e dei passeggeri su traghetti, ma anche quello dei grandi numeri con riferimento al trasporto su ferro. I dati restituiscono la fotografia di un porto la cui quota di traffico merci movimentata su ferrovia sta crescendo a ritmi più che buoni, come si evince peraltro dalla lettura dei dati relativi alla movimentazione del traffico dei container. Nel 2018 sono stati 59.190 i contenitori movimentati su treno, con un incremento dell'8,7% rispetto al 2017; mentre i carri in ingresso/uscita sono stati 27.318, + 3,5% rispetto allo scorso anno. A seguito di tale andamento la quota rail del porto relativa al traffico containerizzato è passata dal 15,5% del 2017 al 16,2% del 2018. Da segnalare inoltre che nel 2018, a partire dal mese di marzo, la modalità ferroviaria è stata utilizzata, a distanza di oltre dieci anni dall'ultima volta, anche per il trasporto delle auto nuove sia in import che in export. 1.871 sono i carri carichi che l'anno scorso sono arrivati/partiti direttamente dallo scalo di Livorno e che precedentemente arrivavano/partivano dall'Interporto Amerigo Vespucci. Anche i dati dei volumi dell'attività di manovra ferroviaria relativi al Comprensorio di Livorno (che includono il traffico ferroviario dell'Interporto e della raffineria Eni) sono positivi, con una crescita rispetto al 2017 sia nel numero dei carri (+ 9,3%) che nel numero dei treni (+ 10%). Il treno sta insomma diventando una delle scommesse principali per il porto della Città dei Quattro Mori, che conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, sia quelle programmate che quelle già realizzate. Quaranta milioni di euro in totale sono già serviti a inaugurare nel 2016 il nuovo terminal ferroviario in Darsena Toscana, mentre il cantiere per lo Scavalco partirà nei prossimi mesi. Rfi finanzierà inoltre, nell'ambito dell'iniziativa penultimo/ultimo miglio, il potenziamento della Stazione di Livorno Calambrone; procede speditamente anche la progettazione dei collegamenti Interporto Vespucci / Pisa-Collesalvetti-Vada e bypass di Pisa. Ripensare il sistema portuale mettendo ai primi posti la ferrovia ha dato risultati importanti anche a Piombino che nel 2018, grazie soprattutto alla parziale ripresa dell'attività della acciaieria, ha visto crescere del 5,9% il numero dei treni movimentati (con 358 treni) e del 6,2% quello dei carri (con 7.168 carri rispetto ai 6.752 del 2017). Anche qui sono in programma importanti investimenti in termini di infrastrutture e servizi, come l'adeguamento di Fiorentina di Piombino alla gestione delle merci pericolose (finanziato da Rfi nell'ambito dell'iniziativa penultimo/ultimo miglio), il potenziamento dei binari ferroviari direttamente in banchina e la realizzazione del raccordo base a servizio dei terminal.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Sea Reporter

Livorno

Ecco i numeri del 2018 relativi all' attività ferroviaria del porto di Livorno

Livorno, 26 marzo 2019 - Rispetto all' anno precedente i volumi spediti e ricevuti via ferrovia sono aumentati del 14%, sia in termini di carri movimentati che di treni in ingresso/uscita dallo scalo. Per lo scalo labronico il 2018 non è stato dunque soltanto l' anno dei record registrati nel comparto delle tonnellate movimentate, dei mezzi rotabili, delle auto nuove sbarcate/imbarcate e dei passeggeri su traghetti, ma anche quello dei grandi numeri con riferimento al trasporto su ferro. I dati restituiscono la fotografia di un porto la cui quota di traffico merci movimentata su ferrovia sta crescendo a ritmi più che buoni, come si evince peraltro dalla lettura dei dati relativi alla movimentazione del traffico dei container. Nel 2018 sono stati 59.190 i contenitori movimentati su treno, con un incremento dell' 8,7% rispetto al 2017; mentre i carri in ingresso/uscita sono stati 27.318, +3,5% rispetto allo scorso anno. A seguito di tale andamento la quota rail del porto relativa al traffico containerizzato è passata dal 15,5% del 2017 al 16,2% del 2018. Da segnalare inoltre che nel 2018, a partire dal mese di marzo, la modalità ferroviaria è stata utilizzata, a distanza di oltre dieci anni dall' ultima volta, anche per il trasporto delle auto nuove sia in import che in export. 1.871 sono i carri carichi che l' anno scorso sono arrivati/partiti direttamente dallo scalo di Livorno e che precedentemente arrivavano/partivano dall' Interporto A. Vespucci. Anche i dati dei volumi dell' attività di manovra ferroviaria relativi al Comprensorio di Livorno (che includono il traffico ferroviario dell' Interporto e della raffineria Eni) sono positivi, con una crescita rispetto al 2017 sia nel numero dei carri (+9,3%) che nel numero dei treni (+10%). Il treno sta insomma diventando una delle scommesse principali per il porto della Città dei Quattro Mori, che conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, sia quelle programmate che quelle già realizzate. 40 milioni di euro in totale sono già serviti a inaugurare nel 2016 il nuovo terminal ferroviario in Darsena Toscana, mentre il cantiere per lo Scavalco partirà nei prossimi mesi. RFI finanzierà inoltre, nell' ambito dell' iniziativa penultimo/ultimo miglio, il potenziamento della Stazione di Livorno Calambrone; procede speditamente anche la progettazione dei collegamenti Interporto Vespucci/Pisa-Collesalvetti-Vada e bypass di Pisa . Ripensare il sistema portuale mettendo ai primi posti la ferrovia ha dato risultati importanti anche a Piombino che nel 2018, grazie soprattutto alla parziale ripresa dell' attività della acciaieria, ha visto crescere del 5,9% il numero dei treni movimentati (con 358 treni) e del 6,2% quello dei carri (con 7.168 carri rispetto ai 6.752 del 2017). Anche qui sono in programma importanti investimenti in termini di infrastrutture e servizi, come l' adeguamento di Fiorentina di Piombino alla gestione delle merci pericolose (finanziato da RFI nell' ambito dell' iniziativa penultimo/ultimo miglio), il potenziamento dei binari ferroviari direttamente in banchina e la realizzazione del raccordo base a servizio dei terminal.

Il Tirreno

Livorno

Così all'interporto nasce il maxi-polo per spedire farmaci in mezzo mondo

La firma dell'intesa fra la Regione e i 4 big dell'industria Intesa coi Fremura, corsia preferenziale nell'iter a Colle

COLLESALVETTI

Così all'interporto nasce il maxi-polo per spedire farmaci in mezzo mondo

La firma dell'intesa fra la Regione e i 4 big dell'industria intesa coi Fremura, corsia preferenziale nell'iter a Colle

60 mln

52mila

23%

125mila

150

«Urgente lo scavalco f's, il governo non rinvii più e metta i suoi 2,5 milioni»

IN BREVE

MADAGASCAR
BRAVO ANDILANA BEACH
8 OTTOBRE
€ 1860
voce viaggi

GUASTICCE. «La Toscana è la terza realtà italiana nel settore farmaceutico: d' ora in poi invece di spedire i prodotti a Roma o Milano, le aziende potranno utilizzare la piattaforma di Guasticce». Lo dice il governatore Enrico Rossi, al momento della firma del contratto che con la Regione è stato siglato da 4 grandi industrie farmaceutiche attive in Toscana (Gsk, Eli Lilly, Kedrion e Molteni) per creare una piattaforma comune in fatto di logistica.

È il progetto della Pharma Valley di cui Il Tirreno ha dato anticipazione: è stato presentato non solo come il polo di riferimento per spedire medicinali in mezzo mondo ma anche come un centro di confezionamento post-produzione secondo la nuova logistica manifatturiera per cui, ad esempio, si può concentrare nella fabbrica la produzione vera e propria lasciando che l' ultima parte, quella dell' impacchettamento, avvenga nei magazzini in cui le merci sono stoccate a ridosso di porto o aeroporto, snodo ferroviario o stradale.

La farmaceutica potrebbe fare da apripista collaudando un format: perché non replicarlo con le scatolette di tonno, con le bottiglie di vino o con i pallet di caramelle?

Del resto, stiamo parlando di un polo logistico che crea sul territorio occupazione (150 addetti) e impresa (su una superficie di 125mila metri quadri di cui 21mila di magazzini e 6mila di uffici) ma offre anche ai quattro grandi gruppi le convenienze: la piattaforma all' interporto nasce come terza dopo Roma e Milano ma, da un lato, consente di evitare paradossi come spedizioni ai centri milanesi o romani per poi tornare indietro in Toscana e, dall' altro, presenta risparmi sui costi per un importo stimato «attorno ai 60 milioni di euro». Già, perché la nostra regione è un distretto farmaceutico che conta 300 imprese e 19 grandi stabilimenti produttivi che dànno da lavorare a 11mila addetti nelle province di Pisa, Lucca, Siena e Firenze per un giro d' affari che valea 6 miliardi di euro, cioè sei punti del Pil toscano.

Inizialmente i quattro giganti dell' industria farmaceutica avevano pensato sì di mettersi insieme ma di farlo semplicemente mettendo a fattor comune i magazzini in un' area dell' entroterra, ad esempio nell' Empolese. Era emerso nel dialogo con la Regione l' opportunità di fare del maxi-magazzino una piattaforma logistica: e il fatto che Guasticce offra a portata di mano le spedizioni via aereo e via nave (ma anche su treno o camion) è stata la svolta.

Concretizzata anche per l' ok della famiglia Fremura a rendere disponibili buona parte delle aree (il resto era già nelle mani della società interportuale guidata dal presidente Rocco Guido Nastasi e dall' amministratore delegato Bino Fulceri): per questo Rossi ha pubblicamente ringraziato i Fremura presenti alla firma. Così come ha applaudito il Comune di Collesalvetti e il sindaco Lorenzo Bacci per l' accordo con cui si consente un risparmio di 3 milioni di euro di oneri di urbanizzazione e si semplifica l' iter a livello di una semplice "Scia".

--Mauro Zucchelli.

Il Tirreno

Livorno

il governatore rossi

«Urgente lo scavalco Fs, il governo non rinvii più e metta i suoi 2,5 milioni»

COLLESALVETTI

Così all'interporto nasce il maxi-polo per spedire farmaci in mezzo mondo

La firma dell'intesa fra la Regione e i 4 big dell'industria Intesa coi Freccia, corsia preferenziale nell'iter a Colle

60 mln

52mila

23%

125mila

150

«Urgente lo scavalco l'S, il governo non rinvii più e metta i suoi 2,5 milioni»

MADAGASCAR
BRAVO ANDILANA BEACH
8 OTTOBRE
€ 1860
voce viaggi
TEL. 050 703611 - VIA M. SAURO, 107/A - CASCINA (PI)

guasticce. C' è il contratto nero su bianco, ci sono le firme degli amministratori delegati di 4 big del settore farmaceutico, ci sono gli spazi della piana di Guasticce. Ma c' è un "ma": manca uno dei tasselli-chiave: la realizzazione dello "scavalco" ferroviario che metterà in collegamento diretto le banchine del porto di Livorno e le aree dell' interporto di Guasticce trasfomandolo in una sorta di "banchina lunga" che trasforma in retroporto un bello spicchio della piana.

«Lo dico senza nessunissima voglia di litigare: quest' infrastruttura, fondamentale per far decollare davvero l' interporto - dice Enrico Rossi, presidente della Regione - costa 24 milioni di euro, il progetto l' abbiamo già: noi Regione Toscana mettiamo sul tavolo quasi tutta la cifra (19 milioni), il resto lo mettono per metà le Ferrovie (2,5 milioni) e per l' altra metà (2,5) il governo. Ma il problema è appunto questo: il governo fa finta di non sentire».

Rossi ricorda che «fin dallo scorso mese di settembre ho scritto al ministro perché sblocchi la situazione». E aggiunge: «Comunque se loro dormono, i soldi li anticipiamo noi: questa cosa è troppo importante». Poi dice di avere un sogno: «Il via ai lavori entro la fine di quest' anno e la conclusione nel 2020». Forse però è un po' ottimista, visto che a quanto è dato sapere servono un anno e mezzo di lavori per portare a termine la costruzione di questo polo logistico dei medicinali.

L' ultima frecciata di Rossi è sull' accordo con la Cina.

«Hanno fatto una intesa tenendo fuori i nostri porti: alla fine magari saremo noi a mandare in Cina i medicinali grazie alla piattaforma di Guasticce...».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Repubblica (ed. Firenze)

Livorno

L' accordo

A Collesalvetti il maxi polo dei farmaci: 63 milioni di investimento

In Regione intesa con Glaxo, Eli Lilly, Kedrion e Molteni Dalla nuova struttura passeranno materie prime e prodotti finiti

MAURIZIO BOLOGNI

CRONACA

Firenze e Siena in testa alla classifica per cure e prevenzione

A Collesalvetti il maxi polo dei farmaci: 63 milioni di investimento

Sessantatré milioni di investimento per creare un hub logistico al servizio dell' industria farmaceutica toscana, in un luogo strategico presso l' interporto di Guasticce a Collesalvetti, vicino a porto di Livorno, aeroporto di Pisa e ferrovia.

Ieri in Regione Glaxo, Eli Lilly, Kedrion e Molteni hanno firmato il protocollo d' intesa per la nascita di questa grande struttura. I lavori dovrebbero iniziare entro l' anno, la piattaforma sarà inaugurata a fine 2020. L' investimento è ingente ma il risparmio pure: le aziende coinvolte, che chiuderanno i loro magazzini interni e smetteranno di usare le piattaforme di Roma e Milano, calcolano risparmi per 40 milioni di euro l' anno.

La piattaforma servirà da magazzino unico, in ingresso per le materie prime, ed in uscita per i prodotti farmaceutici delle aziende aderenti, che verranno inviati in Italia ed in molti paesi del mondo. La struttura avrà una capacità di immagazzinamento in 38 mila posti pallet iniziali, una superficie di 125.000 metri quadrati, di cui 21.000 di magazzini e 6.000 di uffici. Il 70% delle scorte riguarderà le materie prime e il confezionamento, il 30% i prodotti finiti. Saranno smistati 52 mila pallet l' anno, con l' 80% dedicato all' export e il 20% al mercato interno. Si stima che dall' aeroporto di Pisa partirà il 23% delle merci. Previsti 150-200 nuovi addetti.

« Il protocollo d' intesa è un atto di politica industriale della Regione che se ne è fatta promotrice - ha detto il governatore Enrico Rossi Si affianca ad altre iniziative che abbiamo sostenuto a favore dell' industria farmaceutica per la formazione, la ricerca e sviluppo, il consolidamento di Toscana Life Science, nell' ambito di una pharma valley che è costituita da 300 imprese, vale 6 miliardi di fatturato e occupa 11mila persone. Come Regione daremo un contributo di oltre 1,5 milioni anche per la digitalizzazione dell' hub logistico. Rilevante il contributo che ha dato il Comune di Collesalvetti. Ora, perché sia garantita piena funzionalità alla piattaforma, chiediamo che il ministero dei trasporti firmi il decreto, che a spettiamo da settembre, per far arrivare in Toscana i 2,5 milioni di euro necessari a completare i lavori dello scavalco ferroviario fra porto e interporto di Livorno, per il quale la Regione ha già messo a disposizione 19 milioni di euro, in un' area che, come per primo intuì Carlo Azeglio Ciampi, ha grandi potenzialità ».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Sole 24 Ore

Livorno

LOGISTICA

Livorno, rete d' imprese per l' hub del farmaco

Partecipano Kedrion, Molteni, e le multinazionali Eli Lilly e Gsk Vaccines Il centro sorgerà nell' interporto: Kpmg ora selezionerà il costruttore

Silvia Pieraccini

Economia & Imprese

Livorno, rete d'imprese per l'hub del farmaco

I millennials pronti a ripensare Feralpi

125mila

Brebemi cara? NO! Sicura.

20% SCONTO* nel 2019

SCARICA App35. PIÙ VIAGGI. PIÙ VANTAGGI!

Shopping online: oltre 8,4 miliardi con gli smartphone

63%

Mentre continua la stagione d' oro della farmaceutica toscana (+40% l' export 2018 a 2,8 miliardi), fa un passo avanti strategico il progetto pubblico-privato di creare una piattaforma logistica hi-tech per gestire farmaci e relative materie prime, sull' esempio di quelle che esistono a Roma e Milano. Ieri a Firenze è nata la rete d' imprese che servirà a guidare l' operazione: ne fanno parte quattro delle principali aziende farmaceutiche della regione, Kedrion della famiglia Marcucci, Molteni della famiglia Seghi, e le multinazionali Eli Lilly e Gsk Vaccines, quest' ultima per adesso solo come supporter esterno in attesa di aderire al contratto.

Con la nascita della rete Toscana Pharma valley le aziende hanno dato mandato all' advisor Kpmg di selezionare il costruttore della piattaforma e il provider dei servizi logistici.

Il centro sorgerà nell' interporto di Livorno, dunque vicino al porto e all' aeroporto di Pisa, fondamentali per gli scambi commerciali, su un' area di 125mila metri quadrati che accoglierà 21mila mq di magazzini con ambienti a temperatura controllata, dotati di tecnologie digitali 4.0, e seimila mq di uffici. La stima preliminare è di 150-200 posti di lavoro.

L' investimento previsto è di circa 70 milioni, finanziati in parte dal costruttore (che acquisterà l' area e realizzerà la struttura), in parte dal provider dei servizi logistici, e in parte dalle stesse aziende del pharma, interessate a controllare le tecnologie digitali. «La prima pietra sarà posata entro fine anno - spiega Giuseppe Seghi, amministratore delegato di Molteni e portavoce delle aziende - a quel punto serviranno 12 mesi per costruire l' hub che dunque, con tutta probabilità, sarà operativo all' inizio del 2021».

La rete d' imprese è stata benedetta anche dal presidente Enrico Rossi.

«Il contratto siglato oggi tra le maggiori industrie farmaceutiche che hanno stabilimenti produttivi nella nostra regione - ha detto il governatore - rappresenta un importante atto di politica industriale che nasce da un confronto tra i privati e la Regione. La piattaforma logistica consentirà alle imprese di svilupparsi e di movimentare i prodotti con grandi risparmi e maggiore sicurezza». I risparmi sono stimati in 60 milioni di euro all' anno, e si aggiungono alle prospettive di accrescere l' export farmaceutico e di sviluppare indotto e occupazione. «Il progetto è vincente da ogni lato - ha affermato Danilo Medica, country manager di Kedrion - sia per le industrie che vi partecipano, che saranno più competitive, sia per il territorio toscano, che diverrà più attrattivo per gli investimenti di aziende che vogliono operare nel settore delle scienze della vita».

Già oggi la Toscana è il terzo polo nazionale del settore, dopo Lombardia e Lazio, con settemila occupati diretti (850 dei quali ricercatori) e più quattromila nell' indotto, ma «grazie a questa piattaforma sarà la prima regione a operare con logiche di distretto».

Questo progetto «conferma la nostra volontà di essere parte integrante della comunità in cui viviamo e operiamo», ha aggiunto Huzur Devletsah, general manager di Eli Lilly Italy.

Alla presentazione della rete d' imprese hanno partecipato anche Fabrizio Landi, presidente di Retimpresa, l' agenzia confederale per le aggregazioni e le reti di imprese, e Luigi Salvadori, presidente di Confindustria Firenze.

«Questa importante esperienza di collaborazione nella Pharma Valley - ha detto Landi - rappresenta un esempio concreto di come questo strumento possa essere utilizzato per creare relazioni organizzate all' interno di distretti, cluster e filiere manifatturiere e dell' innovazione italiane, per realizzare progetti imprenditoriali ambiziosi, migliorando l' interlocuzione con le istituzioni e gli altri attori, pubblici e privati, che guidano lo sviluppo dei territori».

«Siamo da sempre impegnati nella promozione delle aggregazioni attraverso il contratto di rete - ha aggiunto

Salvadori - e oggi, per la prima volta in Italia, realizziamo una rete dove tutti i partner sono imprese di grandi dimensioni o multinazionali che insieme vogliono contribuire allo sviluppo di un territorio che, tra i primi a livello europeo, mette insieme competenze pubbliche e private per un modello distributivo altamente tecnologico».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

About Pharma

Livorno

Aziende

Toscana pharma valley, ecco la firma del protocollo di intesa

Alla presenza del presidente della Regione Enrico Rossi è stato suggellato l' accordo tra una trentina di aziende healthcare per la creazione di una rete di impresa su tutto il territorio toscano. Entro il 2020 dovrebbe essere infine ultimato l' hub logistico di Livorno

Per Toscana pharma valley è tempo di firme e di suggellare accordi condotti negli ultimi anni tra una trentina di aziende del settore healthcare toscano. Alla presenza del presidente regionale Enrico Rossi, hanno sottoscritto il contratto le società che hanno progettato questa rete imprenditoriale per unificare tutto il territorio della Toscana. I fondatori sono Molteni, Kedrion, Eli Lilly e Gsk vaccines.A mettere in calce i propri nomi i rappresentanti di Molteni, Kedrion ed Eli Lilly, mentre Gsk farà da supporto. A essere presenti all' evento anche il presidente di Confindustria Firenze Luigi Salvadori, Fabrizio Landi, presidente di RetImpresa e Toscana life sciences, Huzur Devletsah per Eli Lilly Italia, Giuseppe Seghi Recli ad di Molteni, Danilo Medica country manager di Kedrion e Rino Rappuoli ad di Gsk vaccines.Al centro di tutto ci sarà Livorno. Sarà infatti la città portuale lo snodo per l' attività logistica delle aziende proprio come succede a Roma e Milano. L' idea alla base è quello di creare un' area di smistamento merci (ma non solo) per il centro Italia e sopperire alle carenze nella filiera distributiva laddove Roma e Milano occupano un posto rilevante rispettivamente verso il sud e nord Italia. Nel marzo 2018 c' era già stata una prima firma al ministero dello Sviluppo economico (guidato all' epoca da Carlo Calenda) e sempre in presenza di Enrico Rossi, l' assessore all' urbanistica del Comune di Collesalvetti Riccardo Demi, il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini, l' ad dell' interporto Amerigo Vespucci Bino Fulceri e l' ad di Toscana aeroporti spa, Gina Giani. Tra le imprese farmaceutiche firmatarie Eli Lilly con il general manager per l' Italia, Ilya Yuffa, Kedrion, con il consigliere delegato Marialina Marcucci e Molteni Farmaceutici con l' amministratore delegato Giuseppe Seghi Recli.Ma la novità, se così si vuole definire, sarà l' alto livello di digitalizzazione a cui si vuole portare il nuovo hub il cui termine è previsto per settembre 2020. L' investimento sarà di 60-80 milioni di euro. La struttura avrà una capacità di immagazzinamento in 38 mila posti pallet iniziali. Il 70% delle scorte riguarderà le materie prime e il confezionamento, il 30% i prodotti finiti. Tra tutto saranno smistati 52 mila pallet l' anno. Tutto o quasi in vista dell' export, che sarà l' 80%. Ma oltre a Livorno c' è anche Pisa che fungerà da hub cruciale. Sarà infatti il suo aeroporto ha trasportare il 23% delle merci previste.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Expartibus

Livorno

Toscana: Presidente Rossi su Toscana Pharma Valley

'Un importante atto di politica industriale' Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. Il contratto siglato oggi 26 marzo tra le maggiori industrie farmaceutiche che hanno stabilimenti produttivi nella nostra Regione, rappresenta un importante atto di politica industriale che nasce da un confronto tra privati e la Regione Toscana. La piattaforma logistica consentirà alle imprese di svilupparsi e di movimentare i loro prodotti con grandi risparmi ed una accresciuta sicurezza. Lo ha detto il Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, durante la sottoscrizione del contratto di rete tra le principali aziende farmaceutiche attive in Toscana, che hanno deciso di dar vita ad una Piattaforma comune e digitale per i servizi logistici. Aggiunge il Presidente Rossi: La Toscana è la terza realtà italiana nel settore farmaceutico. D' ora in poi invece di spedire i prodotti a Roma o Milano, le aziende potranno utilizzare la piattaforma di Guasticce (LI). Come Regione daremo il nostro contributo per una iniziativa che ha grande capacità di attrazione per altre imprese, anche non toscane. Si creerà occupazione per almeno 150 addetti e fornirà alla Toscana un vantaggio competitivo nel settore farmaceutico. Anche il porto di Livorno ne guadagnerà, ma è necessario che il Ministero dei trasporti firmi il decreto per far arrivare in Toscana i 2,5 milioni di euro necessari a completare i lavori dello scavalco ferroviario per il quale la Regione ha già messo a disposizione 19 milioni di euro. È da settembre che aspettiamo che il Ministro Toninelli sblocchi questo finanziamento. Se non lo fa ce li metteremo come Regione perché voglio che i lavori partano entro l' estate. Quello di Guasticce è un hub innovativo, che sorgerà nell' interporto Vespucci a Guasticce, nel Comune di Collesalvetti (LI), e che servirà da magazzino unico, in ingresso per le materie prime, ed in uscita per i prodotti farmaceutici delle aziende aderenti, che da lì verranno inviati in Italia ed in ogni paese del mondo. La struttura avrà una capacità di immagazzinamento in 38 mila posti pallet iniziali, una superficie di 125.000 metri quadrati, di cui 21.000 di magazzini e 6.000 di uffici. Per realizzarla servirà un anno e mezzo di lavori. Entro la fine di quest' anno verrà realizzata l' infrastruttura di base, mentre la Piattaforma si conta di ultimarla entro il settembre del 2020. L' investimento sarà di 60-80 milioni di euro e il risparmio annuo rispetto alla situazione attuale è stimato in 60 milioni di euro. Il 70% delle scorte riguarderà le materie prime e il confezionamento, il 30% i prodotti finiti. Saranno smistati 52 mila pallet l' anno, con l' 80% dedicato all' export e il 20% al mercato interno. Si stima che dall' aeroporto di Pisa partirà il 23% delle merci. Permetterà notevoli risparmi rispetto all' organizzazione attuale, stimati in 60 milioni di euro l' anno, e consentirà un vantaggio strategico nella logistica e distribuzione di prodotti in ambito farmaceutico, con processi automatizzati e digitalizzati. Per dimensioni ed efficienza potrà operare in ambito sovraregionale e consentirà una crescita della capacità di innovazione ed internazionalizzazione ed export delle imprese, sviluppo dell' indotto e dell' occupazione. Darà lavoro a 150 - 200 addetti. La Toscana con le sue 300 imprese, 19 grandi stabilimenti produttivi ed un valore della produzione pari a 6 miliardi di euro, il 12% del totale nazionale, dopo Lombardia e Lazio, rappresenta il terzo polo italiano nel settore farmaceutico, anche grazie ai circa 11.000 addetti distribuiti nelle Province di Firenze, Pisa, Lucca e Siena.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Informazioni Marittime

Livorno

2018, Livorno e Piombino corrono sui binari

Quasi duemila treni movimentati. I volumi ferroviari crescono del 14 per cento

1,963 treni, per un totale di 35,670 carri movimentati. Sono questi i numeri del 2018 relativi all' attività ferroviaria del porto di Livorno. Rispetto all' anno precedente, i volumi spediti e ricevuti via ferrovia sono aumentati del 14 per cento, sia in termini di carri movimentati che di treni in ingresso/uscita dallo scalo. Per lo scalo labronico, il 2018 non è stato dunque soltanto l' anno dei record registrati nel comparto delle tonnellate movimentate, dei mezzi rotabili, delle auto nuove sbarcate/imbarcate e dei passeggeri su traghetti, ma anche quello dei grandi numeri con riferimento al trasporto su ferro. I dati restituiscono la fotografia di un porto la cui quota di traffico merci movimentata su ferrovia sta crescendo a ritmi più che buoni, come si evince dalla lettura dei dati relativi alla movimentazione del traffico dei container: nel 2018 sono stati 59,190 i contenitori movimentati su treno, con un incremento dell' 8,7 per cento rispetto al 2017, mentre i carri in ingresso/uscita sono stati 27,318, in crescita del 3,5 per cento rispetto allo scorso anno. A seguito di tale andamento, la quota rail del porto relativa al traffico containerizzato è passata dal 15,5 per cento del 2017 al 16,2 per cento del 2018. Da segnalare inoltre che nel 2018, a partire dal mese di marzo, la modalità ferroviaria è stata utilizzata, a distanza di oltre dieci anni dall' ultima volta, anche per il trasporto delle auto nuove sia in import che in export. 1,871 sono i carri carichi che l' anno scorso sono arrivati/partiti direttamente dallo scalo di Livorno e che precedentemente arrivavano/partivano dall' Interporto A. Vespucci. Anche i dati dei volumi dell' attività di manovra ferroviaria relativi al Comprensorio di Livorno (che includono il traffico ferroviario dell' Interporto e della raffineria Eni) sono positivi, con una crescita rispetto al 2017 sia nel numero dei carri (+9,3%) che nel numero dei treni (+10%). Il treno sta insomma diventando una delle scommesse principali per il porto della Città dei Quattro Mori, che conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie, sia quelle programmate che quelle già realizzate. 40 milioni di euro in totale sono già serviti a inaugurare nel 2016 il nuovo terminal ferroviario in Darsena Toscana, mentre il cantiere per lo Scavalco partirà nei prossimi mesi. RFI finanzierà inoltre, nell' ambito dell' iniziativa penultimo/ultimo miglio, il potenziamento della Stazione di Livorno Calambrone; procede speditamente anche la progettazione dei collegamenti Interporto Vespucci/Pisa-Collesalvetti-Vada e bypass di Pisa . Ripensare il sistema portuale mettendo ai primi posti la ferrovia ha dato risultati importanti anche a Piombino che nel 2018, grazie soprattutto alla parziale ripresa dell' attività della acciaieria, ha visto crescere del 5,9 per cento il numero dei treni movimentati (con 358 treni) e del 6,2 per cento quello dei carri (con 7.168 carri rispetto ai 6,752 del 2017). Anche qui sono in programma importanti investimenti in termini di infrastrutture e servizi, come l' adeguamento di Fiorentina di Piombino alla gestione delle merci pericolose (finanziato da RFI nell' ambito dell' iniziativa penultimo/ultimo miglio), il potenziamento dei binari ferroviari direttamente in banchina e la realizzazione del raccordo base a servizio dei terminal.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Messaggero Marittimo

Livorno

Livorno: per il micro tunnel un micro passo avanti

Tdt e Lorenzini si sono impegnati a dragare 20mila metri cubi di sedime

Renato Roffi

LIVORNO Dopo la firma che ha dato il via all'incarico per l'accertamento tecnico relativo al pozzo del micro tunnel, lato Magnale, che qualche giorno fa ha costituito un ulteriore micro passo in avanti di una vicenda iniziata nel 2014 (destinata a protrarsi fino al 2021), si è svolto ieri nella sede dell'AdSp di Livorno un incontro tecnico fra i vertici dell'Authority e gli operatori maggiormente interessati alla navigabilità in quella parte di canale Industriale in cui dovrà avvenire il sofferto spostamento delle tubazioni Eni. In discussione, oltre al problema del micro tunnel, c'era quello, più immediatamente risolvibile, del così detto dragaggio aggiuntivo, cioè l'asportazione di circa 20 mila metri cubi di sedime finalizzata ad un ampliamento del canale dagli attuali 57 metri fino a 70 metri e al raggiungimento della profondità di almeno 12 metri, proprio nel punto interessato dall'attraversamento delle famigerate tubazioni. Durante l'incontro i due terminalisti più direttamente coinvolti, l'ingegner Marco Mignogna direttore generale del Terminal darsena Toscana (società che si farà carico di dirigere le operazioni) e Enio Lorenzini, anche in veste di finanziatori dell'intervento, hanno illustrato il progetto esecutivo per l'escavazione del canale che nei prossimi giorni verrà consegnato all'Autorità di Sistema in via ufficiale. Il tutto entro il mese di Aprile o, al massimo, nei primi giorni di Maggio, verrà trasferito a Marsiglia per essere sottoposto alla valutazione di uno speciale simulatore di manovra e, se tutto andrà per il verso giusto, l'operazione dragaggio potrebbe concludersi entro la fine di Giugno. L'ampliamento del canale, che consentirà di far entrare a pieno carico navi larghe anche 40/43 metri in piena sicurezza, riveste un'indiscutibile importanza per continuare a garantire la necessaria competitività allo scalo livornese in attesa dei tempi mostruosamente lunghi di realizzazione del micro tunnel.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

The Medi Telegraph

Livorno

Scavalco ferroviario, Rossi: «Il Mit sblocchi i fondi per Livorno»

GIORGIO CAROZZI

Livorno - «È necessario che il ministero dei Trasporti firmi il decreto per far arrivare in Toscana i 2,5 milioni di euro necessari a completare i lavori dello scavalco ferroviario» fra porto e interporto di Livorno, «per il quale la Regione ha già messo a disposizione 19 milioni di euro». Lo ha affermato Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana, a margine della presentazione del contratto di rete per la Toscana Pharma Valley. «È da settembre - ha detto - che aspettiamo che il ministro Toninelli sblocchi questo finanziamento. Se non lo fa ce li metteremo come Regione perché voglio che i lavori partano entro l' estate». Il governatore ha ipotizzato «una variazione di bilancio, perché «queste cose non possono andare avanti con queste lentezze». Per Rossi, il progetto Toscana Pharma Valley «conferma che quell' area là, la costa, quella che va fra Livorno, Pontedera e Pisa, dal punto di vista della logistica, ha delle potenzialità straordinarie. Le intuì queste potenzialità un grande presidente livornese, Carlo Azeglio Ciampi, che a Livorno non si sono neppure degnati di intitolargli una strada...».

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

PIOMBINO PATTO FRA COMUNE E AUTORITA'

Accordo di collaborazione per i progetti diretti alle scuole

IL TELEGRAFO CRONACHE 15

CAMPIGLIA

Tari, la tariffa ancora in calo

Funziona il sistema di recupero dell'evasione e il tributo non cresce

PIOMBINO

Biasci (Lega) Pesanti critiche su Rimateria

Le donazioni degli artisti

PIOMBINO

Le vignette di Sergio Sarri

PIOMBINO PATTO FRA COMUNE E AUTORITA'

Accordo di collaborazione per i progetti diretti alle scuole

SAN VINCENZO LUNGO ITER ALLE ULTIME BATTUTE

Via al piano operativo comunale Domani sera assemblea all'ex Fucini

IL PORTO come realtà economica e ambientale fondamentale e patrimonio comune del territorio. L' Autorità Portuale e il Comune di Piombino hanno firmato un accordo di collaborazione per la realizzazione di progetti diretti alle scuole e alla cittadinanza. Dal 2011 infatti il Comune promuove progetti di educazione ambientale nelle scuole primarie e secondarie del territorio. l' obiettivo è quello di promuovere buone pratiche per acquisire la conoscenza e la consapevolezza delle caratteristiche ambientali della nostra area.

«In questo ambito - ha commentato l' assessore alla pubblica istruzione Margherita Di Giorgi - il porto commerciale di Piombino rappresenta una realtà importante nella storia del nostro Comune e nella prospettiva del futuro economico e sociale, che merita sicuramente di essere oggetto di conoscenza e di approfondimento.

L' accordo ha quindi l' obiettivo anche di instaurare un rapporto di collaborazione tra i due enti per promuovere il territorio a partire dalla sua conoscenza».

Per l' anno scolastico in corso, le scuole di Piombino potranno partecipare al progetto 'Porto Aperto', proposto dall' Autorità portuale di sistema e giunto quest' anno alla XII edizione. prevedendo la compartecipazione tra i due enti alla spesa di trasporto delle classi che visiteranno il porto. Nel dettaglio, il Comune si impegna a realizzare il progetto di educazione ambientale in 7 classi della scuola media 'Guardi' di Piombino e a sostenere il costo del trasporto delle 7 classi per la visita al porto commerciale della città.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Giù i silos della street art iniziata l' opera delle ruspe

L' 8 aprile previsto invece il primo utilizzo dell' esplosivo al porto

Ancona

Giù i silos della street art iniziata l'opera delle ruspe

L'8 aprile previsto invece il primo utilizzo dell'esplosivo al porto

LA RIQUALIFICAZIONE

IL PRIMO VANTAGGIO È CHE CON 3.000 COLONNINE È PIÙ FACILE RICARICARLA. POI, PUOI AVERNE ALTRI 2.500.

Car Point

NUOVA BMW SERIE 2 ACTIVE TOURER PLUG-IN HYBRID CON BMW ECOBONUS.

LA RIQUALIFICAZIONE ANCONA Bottles i primi ad essere abbattuti. La demolizione dei silos al porto inizia dai contenitori dipinti nel 2008 da Ericailcane e Blue. Il cronoprogramma consegnato all' Autorità portuale prevede infatti l' intervento delle ruspe ad iniziare proprio dai silos lato via XXIX Settembre. I primi colpi di benna, nonostante il maltempo, sono avvenuti ieri e la demolizione proseguirà nei prossimi giorni.

L' esplosivo Ma alcuni manufatti saranno abbattuti con delle cariche esplosive. Cinque le date previste per queste operazioni, la prima fissata per l' 8 aprile anche se le date potrebbero subire delle modifiche legate anche alle necessità del cantiere o alle condizioni meteo. I lavori delle demolizioni sono previsti fino al 20 giugno. Se le attività di abbattimento non dovessero essere completate entro questa data, dovranno essere sospese nel periodo estivo, quello a massimo flusso di traffico traghetti nello scalo, per poter riprendere dal 9 settembre. Complessivamente sono 34 i silos da battere. Questa trasformazione libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33mila mq (82mila mq con l' acquisto dell' ex Bunge).

Che farne? La risposta puntuale arriverà dal nuovo Piano regolatore che dovrà comunque tenere conto «dell' esigenza complessiva dello scalo di disporre di spazi adeguati e dimensionati per sviluppare le tipologie di traffici emergenti o in espansione» come ricordato più volte.

Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: inizio demolizione meccanica silos darsena Marche

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

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

FRONTE DEL PORTO

L' Agorà III è pronto a lasciare il cantiere Isa, a bordo di un cargo arriverà in estremo oriente

VARATO poche settimane fa alla presenza dell' armatore giapponese, il 43 metri 'Agorà III' è pronto per lasciare il cantiere Isa del Gruppo Palumbo. Eseguiti i ritocchi e ultimati gli allestimenti, il meraviglioso yacht disegnato dallo studio di architetti Dini presto verrà caricato a bordo di un cargo che lo trasporterà in estremo oriente. Non potendo certo navigare dal porto di Ancona a quello di Nagasaki, dove resterà a disposizione del proprietario e della sua famiglia, l''Agorà III' viaggerà via mare, ma in stiva. Una traversata del genere, in effetti non sarebbe possibile. Lo yacht doveva già essere stato montato a bordo della nave, ma la stessa ha avuto alcuni problemi a raggiungere l' Adriatico a causa delle pessime condizioni meteo marine degli ultimi giorni. 'Agorà III' sarà l' imbarcazione privata più grande con base in Giappone. Oltre alle dimensioni, spicca la bellezza e l' eleganza degli interni dello yacht, con materiali e tecnologie in parte a Km 0, ossia di provenienza del territorio anconetano. Il cantiere anconetano del Gruppo Palumbo è in piena attività e nei prossimi mesi sono previsti altri vari e nuove presentazioni.

10 BREVI DI ANCONA — Il Resto del Carlino

Marta Mazza nuovo Soprintendente delle Marche

SULLA STATALE

FRONTE DEL PORTO

L'Agorà III è pronto a lasciare il cantiere Isa, a bordo di un cargo arriverà in estremo oriente

AMBIENTE ANALISI BIENNALE SPERIMENTALE IL COMUNE DI ANCONA CAPOFILA

Inquinamento atmosferico, ok al progetto «Ma le centraline vanno ripristinate subito»

L'ALLARME BALDONI: «L'UFFICIO VA CHIUSO, DANNI INGENTI. PUÒ CROLLARE»

«Colpo alle Poste, ora lo stabile è a rischio»

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Inaugurato Sansone, Rimorchiatori sempre più forti

Civitavecchia

Paoloni si sfoga: «Fine di un incubo»

Inaugurato "Sansone", Rimorchiatori sempre più forti

Hcs, via libera al concordato il sindaco: «Bene per la città»

IL NUOVO MEZZO E' stato inaugurato ieri mattina al Molo San Teofonio, sotto una pioggia scrosciante, Sansone il nuovo arrivato della flotta dei Rimorchiatori Laziali, 28 metri di lunghezza per operare in spazi ristretti tipici dell' ambiente portuale. Un nome assai diverso da quello del gemello Laziale entrato in servizio lo scorso giugno. «Troppi romanisti ha spiegato sorridendo l' amministratore delegato della società Alessandro Russo si erano lamentati di quel nome e così per questo nuovo rimorchiatore abbiamo fatto scegliere gli studenti del Calamatta. Tra tanti suggerimenti abbiamo accolto quello di Mathias Bravo, studente di terza (peraltro premiato ieri con una targa e una borsa di studio, ndc) che ha proposto Sansone perché il nuovo mezzo dovrà garantire sicurezza, protezione e forza come l' eroe del passato».

Battute a parte, il nuovo rimorchiatore, costato oltre 7 milioni di euro, va a rinnovare la flotta di Rimorchiatori Laziali che a oggi contano su ben 11 unità a Civitavecchia - 6 rimorchiatori, 3 bettoline bunker (navi cisterna per il rifornimento dei carburanti) e 2 bettoline acqua - per un totale di 70 lavoratori tra personale di bordo, tecnici e amministrativi.

A salutare Sansone sul molo San Teofanio tante autorità civili e militari, come il vice comandante della Capitaneria di porto, Salvatore Minervino e la segretaria generale dell' Autorità portuale Roberta Macii che hanno sottolineato l' importanza che le società dello scalo si dotino di mezzi sempre più moderni per garantire efficienza di intervento e sicurezza. «Certo ha però sottolineato Russo che ora che stiamo rinnovando la flotta con mezzi più potenti e sofisticati, Molo Vespucci dovrebbe venirci incontro e trovarci banchine di ormeggio più accoglienti». Il riferimento era al mancato trasferimento nella parte della nuova darsena Traghetti e servizi destinata proprio ai servizi tecnico nautici, ma non ancora ultimata.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Di Majo: Crescita dell'autotrasporto in chiave ecosostenibile sfruttando le potenzialità del porto di Civitavecchia

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

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere del Mezzogiorno

Napoli

Federalberghi di Capri all' attacco del Beverello: terminal abbandonato e bivacco per i clochard

Gargiulo: intervengano le istituzioni e l' Autorità portuale

ECONOMIA

La polemica

MOLO BEVERELLO

Federalberghi di Capri all'attacco del Beverello: terminal abbandonato e bivacco per i clochard

Gargiulo: intervengano le istituzioni e l'Autorità portuale

L'incarico

Pasta di Gragnano, cambio al vertice: c'è Aurora Casillo

Azienda

Laminazione Sottile produrrà in Turchia vaschette e rolli

SANO e LEGGERO

Accogli la primavera in forma smagliante

IN EDICOLA DAL 2 APRILE

NAPOLI Alla vigilia dell' inizio dei massicci sbarchi turistici nelle isole del Golfo, il presidente di Federalberghi Capri, Sergio Gargiulo, denuncia il pesante stato di degrado del molo Beverello, terminal principale degli imbarchi.

L' allarme è stato lanciato a margine dei lavori della Borsa Mediterranea del Turismo, non prima di un' accurata ispezione dell' area portuale destinata alle partenze e agli arrivi degli aliscafi e degli altri mezzi veloci. «Porto o bivacco per senza tetto?», chiede provocatoriamente l' operatore turistico caprese. Che insiste con un altro interrogativo: «Quale immagine daremo ai turisti che già da qualche giorno e in numero sempre maggiore dalle prossime settimane raggiungeranno il molo Beverello di Napoli per imbarcarsi alla volta delle isole?». Domande retoriche per Gargiulo, che ha già la risposta. «È vergognoso - sostiene - che quella che può considerarsi la porta di ingresso alle nostre isole debba presentarsi agli occhi dei turisti come un luogo abbandonato e senza controllo, fornendo un' immagine di degrado che Napoli non merita. Un disagio che si aggiunge a quelli che nel porto sono dovuti ai cantieri della metropolitana. Almeno per questi possiamo concedere una valida giustificazione ma al degrado che si presenta agli occhi dei viaggiatori e dei turisti, oltre che dei nostri residenti, non c' è giustificazione che tenga».

Nel mirino dell' imprenditore alberghiero i senza dimora che stazionano al Beverello.

«Se non si incontra qualche clochard che dorme avvolto nelle coperte sotto le pensiline del terminal - spiega Gargiulo - ci si imbatte nelle sue coperte lasciate a presidio del posto. Non discuto della necessità di queste persone di trovare riparo o un posto dove stare. Ma può mai essere un terminal marittimo questo posto dove soprattutto nel periodo primaverile/estivo transitano ogni giorno migliaia di persone?». Ma il vero obiettivo della denuncia non sono gli sventurati clochard le istituzioni pubbliche. «Da parte di chi amministra questi luoghi - precisa Gargiulo - non sembrano esserci segnali di consapevolezza che se vogliamo continuare a vantare e decantare la qualità dell' ospitalità dell' accoglienza prima di Napoli e poi delle nostre isole, non possiamo presentare agli occhi dei turisti una simile cartolina. Il nostro auspicio è che l' Autorità Portuale intervenga, di concerto con le amministrazioni pubbliche e gli organi competenti, per dirigere in luoghi più idonei queste persone senza fissa dimora che nella loro disgrazia non troveranno certamente condizioni più vivibili e salubri bivaccando a due passi dall' acqua».

Intanto, sull' Isola azzurra ci si attrezza per l' imminente i inizio della stagione turistica.

L' offerta sdi arricchisce con una novità: il primo stabilimento balneare plastic free dell' isola di Capri, il lido-ristorante «Da Gemma&Le Ondine Beach Club» che ha deciso di dire basta all' uso della plastica. A darne notizia, alla vigilia della riapertura, è la titolare Gemma Rocchi nipote della mitica Gemma, ristoratrice che ha segnato la storia dell' isola, amica dello scrittore Graham Greene, che accoglieva nel suo ristorante, al pari della regina Soraya ai tempi dell' esilio. «Utilizzeremo materiale biodegradabile e compostabile per tutte le richieste da asporto - annuncia l' imprenditrice - quindi le coppette gelato, i cucchiaini, i bicchieri per le bibite e l' acqua, i bicchierini da caffè, piatti e cannucce. Saremo sempre più attenti al rispetto ambientale, a partire dalla raccolta differenziata, che sarà incrementata con segnali ancora più chiari per i nostri ospiti. Ci teniamo che il nostro pubblico sia in sintonia con le nostre scelte eco-friendly , ne comprenda l' importanza e ne condivida i principi».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

La polemica

Federalberghi "Molo Beverello che degrado"

«Porto o bivacco per senza tetto?
Quale immagine daremo ai turisti che già da qualche giorno e dalle prossime settimane raggiungeranno il molo Beverello di Napoli per imbarcarsi alla volta delle isole? » , denuncia il presidente di Federalberghi Capri, Sergio Gargiulo, a margine dei lavori della Bmt. « È vergognoso che quella che può considerarsi la porta di ingresso alle nostre isole debba presentarsi agli occhi dei turisti come un luogo abbandonato e senza controllo, fornendo un' immagine di degrado che Napoli non merita».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Frode fiscale da 70 milioni di euro
In cella Scavone, il patron di Alma

Dieci arresti. L'imprenditore aveva un biglietto per Dubai e 300 mila euro in casa. Le telefonate: "Ci hanno sgamati"

CRONACA

Per il giudice "danno all'erario di rilevanza nazionale"
Sequestrati conti correnti, ville e orologi di lusso

Federalberghi "Molo Beverello che degrado"

Bullismo a scuola bimbo autistico tenta suicidio

28-29-30 marzo 2019

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

L'economia, lo sviluppo

«Cina, chance per Salerno ma puntiamo sull' export»

Gallozzi, lezione all'università: ecco come sfruttare le vie della seta «Bisogna produrre e vendere di più L'import? Pechino non guarda a Sud»

Sabino Russo

22
Primo Piano Salerno
L'economia, lo sviluppo
«Cina, chance per Salerno ma puntiamo sull'export»
Gallozzi, lezione all'università: ecco come sfruttare le vie della seta
Bisogna produrre e vendere di più L'import? Pechino non guarda a Sud
La vertenza
Consorzio di Bacino, stop da aprile 47 addetti da ricollocare entro l'estate
Centri Verrengia
CAMPAGNA DI PREVENZIONE DEI DISTURBI DELLA TIROIDE
ECOGRAFIA DELLA TIROIDE ED ESAMI EMATICI
AL COSTO AGEVOLATO DI 50 EURO
per maggiori informazioni contattaci ai numeri
089 231848 - 089 220476

«Le vie della seta possono rappresentare una opportunità, anche per i porti più piccoli come Salerno, ma solo se visti in un' ottica orientata all' export». Ne è convinto Agostino Gallozzi, presidente di Salerno terminal container, che nel corso di una lectio magistralis, all' Università di Salerno, per i ragazzi del master in «Economia del mare, logistica e turismo», ha illustrato le trasformazioni in atto nel mondo dei trasporti navali, le nuove reti di collegamento e le possibilità offerte dai mercati.

LO SCENARIO Le occasioni di crescita economica, soprattutto quelle legate alle opportunità offerte dai nuovi canali, come quelli aperti negli ultimi tempi dalla Cina, evidenziano l' esigenza di dotarsi di una visione di sviluppo strategico da parte del Paese, che non può guardare all' Italia come semplice piattaforma logistica per i mercati dell' Europa centrale, un Paese che importa per distribuire, ma orienti le proprie azioni per favorire l' export del made in Italy nel mondo. Riprenda, dunque, a sviluppare la propria tradizione manifatturiera, che proprio in Campania vede la presenza di distretti strategici. «Nella logica dell' importazione sulle via della seta siamo esclusi, perché è naturale che la Cina guardi a Trieste e Genova per raggiungere l' Europa centrale sostiene Gallozzi L' Italia per crescere ha bisogno di produrre e vendere di più. I flussi import-export sono squilibrati con la Cina. Dobbiamo cercare di vendere in più, semmai, in Cina, in Canada, negli Stati Uniti». Oggi, all' idea passata dei grandi corridoi marittimi che attraversavano il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra, infatti, si contrappone una nuova visione dei trasporti, che si basa su un sistema hub e spoke, ma pluridirezionale, con la presenza di nodi di interscambio, sulla falsa riga del principio su cui si basa una moderna metropolitana come quella di Londra, per intenderci. In questa direzione, gli scali marittimi regionali come Napoli e Salerno possono rappresentare dei punti di snodo strategici per i mercati atlantici e mondiali. «L' Italia meridionale può essere il bacino delle produzioni italiane competitive nel mondo, attraverso una logistica che guardi all' export e non all' import continua Gallozzi In passato si è pensato ad aumentare solo l' offerta dei servizi, senza associarci la giusta qualità. Questa passa anche attraverso lo sviluppo delle strutture.

Per questo motivo i dragaggi sono fondamentali. Per sopravvivere, la qualità che si offre deve essere competitiva».

L' IMPRESA Attualmente, tutti i terminal contenitori sono stranieri. Solo quello salernitano resta ancora di proprietà italiana. Lo shipping mondiale vede la fusione in tre grandi alleanze: 3M, Ocean e The Alliance. Il Gruppo Gallozzi nasce nei primi anni 50 dalla visione di due giovani napoletani, papà Giuseppe e mamma Titina, 29 anni e 22 anni, che decidono di avviare una propria attività imprenditoriale. Un sogno legato all' intuizione che lo sviluppo della città di Salerno e dell' intero Mezzogiorno fosse connesso a quello delle economie del mare.

Nel 1952, con due biglietti di terza classe, ancora oggi emblema della azienda, si trasferiscono da Napoli a Salerno, fondando l' agenzia marittima. Una svolta decisiva per l' economia locale: dal porto di Salerno i carichi delle industrie conserviere raggiungono i mercati esteri senza passare per Napoli. Negli anni '60 si avvierà un servizio porta a porta di merce pallettizzata dalle fabbriche della provincia fino ai magazzini degli importatori inglesi e nord europei. Solo nel '70 inizia l' era dei container. Da allora ne è passata di acqua per le banchine di via Ligea, così come oggi il gruppo conta 4 uffici: Salerno, Cina (da 12 anni), Regno Unito e Turchia. L' obiettivo è di coprire a breve tutti i punti di snodo, con aperture anche in Germania, Spagna e Stati Uniti.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Bari

Boom di crocieristi E l' Autorità annuncia un nuovo terminal

Salvatore Avitabile

ECONOMIA

Meno soldi per Ryanair e maxi prestito
Così Aeroporti si sgancia dalla Regione

Il piano industriale: 10,8 milioni di passeggeri entro il 2028. Aiuti dalla tassa di soggiorno

IMBARCO
BOARDING

Bosch riconverte
Sul tappeto
30-40 milioni

28

39

Porto di Bari

Boom di crocieristi
E l'Autorità annuncia
un nuovo terminal

234

5

Bari Nel 2018 nel porto di Bari sono arrivate 211 navi da crociera, quest' anno invece lo scalo pugliese ne accoglierà 234, con il numero di passeggeri stimato che passerà a circa 600 mila rispetto ai 500 mila dello scorso anno. Il porto di Bari si candida a diventare uno dei poli più importanti del Mediterraneo, soprattutto per il business con i paesi dell' Est europeo e il Medio Oriente. E in questo contesto di crescita l' Autorità di sistema portuale del mare Mediterraneo Meridionale, presieduta da Ugo Patroni Griffi, ha deciso di realizzare un nuovo terminal crociere sulla banchina 10 che ospita prefabbricati e tensostrutture indipendente delle condizioni climatiche. Costerà 5 milioni di euro (con fondi Interreg) e sarà pronto nel 2021.

In modo particolare il terminal, affacciato sul mare con porticati, sale di attesa e una piazza del mare al piano superiore per eventi oltre che belvedere, si svilupperà su una superficie di 3.200 metri quadrati. Nelle prossime settimane sarà predisposto il bando per progetto ed esecuzione. «Con la costruzione del nuovo terminal - dice Patroni Griffi - rafforziamo significativamente e strategicamente l' offerta Bari nei mercati italiani ed esteri».

Come sarà il nuovo terminal? Al piano terra, che si estenderà su una superficie coperta di 2.200 metri quadri e 400 metri quadri di porticato aperto, sarà localizzata la hall di ingresso, all' interno della quale saranno sistemati 10 desk «meet&greet» destinati all' accoglienza e alla registrazione dei passeggeri, e una sala d' attesa. Nell' area di imbarco, i controlli di sicurezza saranno effettuati da apparecchiature di ultima generazione: apparati radiogeni (scanner e rx) e portali magnetici per la rilevazione di metalli.

Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di un' area per il drop-off (ricezione dei bagagli); una sala deposito bagagli (circa 600 metri quadrati), accessibile ai passeggeri direttamente dalla banchina; aree servizi destinate alle forze dell' ordine; servizi igienici e diversi uffici. Il piano primo, di una superficie complessiva di 950 metri quadri, sarà costituito da un' ampia sala di attesa, provvista di un bar con tavolini interni ed esterni posti sulla terrazza «Piazza del Mare». La piazza, nelle intenzioni dell' autorità portuale pugliese, potrà essere utilizzata come foyer per eventi, conferenze, incontri, in quanto l' are di attesa interna al terminal può essere trasformata, all' occorrenza in una sala polifunzionale.

Alla presentazione del progetto sono intervenuti anche il sindaco di Bari, Antonio Decaro, secondo cui «la città può diventare un importante punto di riferimento per il trasporto di merci e passeggeri del Mediterraneo.

Per il governatore Michele Emiliano, infine, «abbiamo assolutamente bisogno di spingere il traffico crocieristico, di trattenerlo e di dotare i nostri porti di quelle comodità che servono a migliorare l' accoglienza».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

TURISMO E SVILUPPO CONFERENZA CON I PRESIDENTI PATRONI GRIFFI (AUTORITÀ), EMILIANO (REGIONE) E CON IL SINDACO

«Quest' anno 100mila crocieristi in più»

Porto, presentato il progetto per il nuovo terminal. Procedure d' appalto al via

IV | BARI E PROVINCIA

LE CITTÀ-CANTIERE
PIOVONO NUOVE INIZIATIVE

Prevista una bretella di collegamento fra la Provinciale 240 e la Statale 100 con rotatorie e pista ciclabile

«Bretella a Capurso per snellire il traffico»

Circa 4 milioni per la nuova tangenziale. Pronto il bando di gara

IL «SOGNO» DI MAZZONE

Spiaggia senza barriere a Giovinazzo la battaglia del campione paralimpico

«Quest'anno 100mila crocieristi in più»

Porto, presentato il progetto per il nuovo terminal. Procedure d'appalto al via

Il nuovo terminal crociere del porto di Bari, sulla banchina 10 che oggi ospita prefabbricati e tensostrutture, costerà 5 milioni di euro (fondi Interreg) e sarà pronto nel 2021.
Questi i dati forniti alla presentazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica in una conferenza alla quale hanno partecipato il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, il presidente della giunta regionale, Michele Emiliano, ed il sindaco di Bari Antonio Deca ro.
La struttura, affacciata sul mare con porticati, sale di attesa e una piazza del mare al piano superiore per eventi oltre che belvedere, si svilupperà su una superficie di 3.200 mq.
Nelle prossime settimane sarà predisposto il bando per progetto ed esecuzione.
«Come autorità di sistema portuale abbiamo registrato il maggior incremento della crocieristica in Italia percentualmente - ha detto Patroni Griffi - e quindi era doveroso fornire ai croceristi che fanno scalo nel porto di Bari una struttura nuova, moderna e anche bella».
Rispetto alle 211 navi da crociera del 2018, quest' anno il porto di Bari ne accoglierà 234, con un incremento di passeggeri stimato in circa 600mila turisti rispetto ai circa 500mila dell' anno scorso.
«In questi anni il porto di Bari si è imposto come uno degli scali polifunzionali più importanti in Italia e porta di collegamento con i Paesi dell' Est europeo e del Medio Oriente. Con la costruzione del nuovo terminal - ha concluso Patroni Griffi - rafforziamo significativamente e strategicamente l' offerta Bari nei mercati italiani ed esteri».
A proposito di investimenti e interventi in corso, il presidente dell' Autorità ha ricordato i lavori di dragaggio che consentiranno di far raggiungere ai fondali una profondità di 13 metri (secondi tra i porti dell' Adriatico solo a Trieste).
«Bari può diventare un importante punto di riferimento per il trasporto di merci e passeggeri del Mediterraneo» ha detto il sindaco Decaro, ricordando le «altre infrastrutture a supporto dello sviluppo portuale tra cui il porto turistico, il molo San Cataldo e la Camionale che collegherà il porto con l' interporto e il nuovo casello autostradale».
«Bari è l' arma fondamentale per la destagionalizzazione del turismo pugliese - ha detto il presidente Emiliano - e per farlo servono infrastrutture. Abbiamo assolutamente bisogno di spingere il traffico crocieristico, di trattenerlo e di dotare i nostri porti di quelle comodità che servono a migliorare l' accoglienza».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Repubblica (ed. Bari)

Bari

L' operazione

Porto, in un anno i lavori così cambierà il terminal

La struttura da 3200 metri quadri sarà realizzata sulla banchina 10 con 5 milioni di euro

FRANCESCA RUSSI

Il
PRIMO PIANO
Porto, in un anno i lavori così cambierà il terminal
La struttura da 3200 metri quadri sarà realizzata sulla banchina 10 con 5 milioni di euro
Si estenderà su due superfici. All'esterno previsti anche 700 metri quadri di verde. Tutti i servizi per le crociere
DOPPIE FILE TOLLERANZA E LA BALENA BIANCA
Meno fondi a Ryanair nel piano aeroporti c'è il Bari-New York
COMUNE DI BARI

Al piano terra una hall di ingresso con i banchi per l' accoglienza e la registrazione dei passeggeri e al primo piano una terrazza sul mare attrezzata con bar e tavolini. È il progetto del nuovo terminal passeggeri del porto di Bari messo a punto dall' Autorità portuale del mare Adriatico meridionale. La struttura da 3200 metri quadri sarà realizzata sulla banchina 10 con un finanziamento da 5 milioni di euro. " Il mercato, specie quello crocieristico, detta regole ben precise a cui bisogna assolutamente adeguarsi per non restare indietro - spiega il presidente dell' Autorità portuale, Ugo Patroni Griffi - Le compagnie scelgono i porti sulla base di parametri ben precisi, come la presenza di strutture di accoglienza funzionali, moderne e dotate di tutti i comfort. Con la costruzione del nuovo terminal rafforziamo significativamente e strategicamente l' offerta di Bari, uno degli scali polifunzionali porta di collegamento con i Paesi dell' Est europeo e del Medio Oriente, nei mercati italiani ed esteri.

" La struttura si estenderà su due superfici: al piano terra, 2.200 metri quadri al coperto e 400 metri quadri di porticato aperto, sarà sistemata la hall di ingresso con 10 desk destinati all' accoglienza e alla registrazione dei passeggeri e una sala d' attesa; il primo piano piano, invece, 950 metri quadri, sarà costituito da un' ampia sala di attesa, dotata di un bar con tavolini interni ed esterni posti sulla terrazza " Piazza del Mare". La piazza, nelle intenzioni dell' Autorità portuale, sarà aperta alla città e potrà essere utilizzata come foyer per eventi, conferenze, incontri.

Nell' area di imbarco i controlli di sicurezza saranno effettuati da apparecchiature di ultima generazione: scanner, rx e portali magnetici per la rilevazione di metalli. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di un' area per il drop- off (ricezione dei bagagli); una sala deposito bagagli (circa 600 metri quadri), accessibile ai passeggeri direttamente dalla banchina; aree servizi destinate alle forze dell' ordine; servizi igienici e diversi uffici.

Attualmente, l' accoglienza ai passeggeri viene effettuata in prefabbricati e tensostrutture, a prescindere dalle condizioni climatiche. Il progetto è stato inserito nel piano triennale delle opere pubbliche 2019- 2021 del porto di Bari con una scaletta ben definita: entro la fine del 2019 si prevede di ottenere tutte le autorizzazioni necessarie per poter affidare i lavori entro marzo 2020 e partire con il cantiere per giugno. Il tempo stimato per costruire il terminal passeggeri è di un anno.

L' Autorità portuale vuole arrivare a marzo 2021 con il nuovo look che prevede, tra l' altro, anche 700 metri quadri di verde all' esterno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ansa

Bari

Porti: nel 2021 nuovo terminal crociere a Bari

Patroni Griffi, porta di collegamento con Est europeo

(ANSA) - BARI, 26 MAR - Il nuovo terminal crociere del porto di Bari, sulla banchina 10 che oggi ospita prefabbricati e tensostrutture, costerà 5 milioni di euro (fondi Interreg) e sarà pronto nel 2021. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato presentato oggi dal presidente dell' AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, il presidente della Regione, Michele Emiliano, e dal sindaco di Bari Antonio Decaro. La struttura, affacciata sul mare con porticati, sale di attesa e una piazza del mare al piano superiore per eventi oltre che belvedere, si svilupperà su una superficie di 3.200 mq. Nelle prossime settimane sarà predisposto il bando per progetto ed esecuzione. "Come autorità di sistema portuale abbiamo registrato il maggior incremento della croceristica in Italia percentualmente - ha detto Patroni Griffi - e quindi era doveroso fornire ai croceristi che scalano nel porto di Bari una struttura nuova, moderna e anche bella". Rispetto alle 211 navi da crociera del 2018, quest' anno il porto di Bari ne accoglierà 234, con un incremento di passeggeri stimato in circa 600 mila turisti rispetto ai circa 500 mila dell' anno scorso. "In questi anni il porto di Bari si è imposto come uno degli scali polifunzionali più importanti in Italia e porta di collegamento con i Paesi dell' Est europeo e del Medio Oriente. Con la costruzione del nuovo terminal - ha concluso Patroni Griffi - rafforziamo significativamente e strategicamente l' offerta Bari nei mercati italiani ed esteri". A proposito di investimenti e interventi in corso, il presidente dell' AdSP MAM ha ricordato i lavori di dragaggio che consentiranno di far raggiungere ai fondali una profondità di 13 metri (secondi tra i porti dell' Adriatico solo a Trieste). "Bari può diventare un importante punto di riferimento per il trasporto di merci e passeggeri del Mediterraneo" ha detto il sindaco Decaro, ricordando le "altre infrastrutture a supporto dello sviluppo portuale tra cui il porto turistico, il molo San Cataldo e la Camionale che collegherà il porto con l' interporto e il nuovo casello autostradale". "Bari è l' arma fondamentale per la destagionalizzazione del turismo pugliese - ha detto il presidente Emiliano - e per farlo servono infrastrutture. Abbiamo assolutamente bisogno di spingere il traffico crocieristico, di trattenerlo e di dotare i nostri porti di quelle comodità che servono a migliorare l' accoglienza". (ANSA).

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Ansa

Bari

Nuovo terminal crociere in porto Bari

(ANSA) - BARI, 26 MAR - Il nuovo terminal crociere del porto di Bari, sulla banchina 10 che oggi ospita prefabbricati e tensostrutture, costerà 5 milioni di euro (fondi Interreg) e sarà pronto nel 2021. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato presentato oggi dal presidente dell' AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, il presidente della Regione, Michele Emiliano, e dal sindaco di Bari Antonio Decaro. La struttura, affacciata sul mare con porticati, sale di attesa e una piazza del mare al piano superiore per eventi, si svilupperà su una superficie di 3.200 mq. Nelle prossime settimane sarà predisposto il bando per progetto ed esecuzione. "Come autorità di sistema portuale abbiamo registrato il maggior incremento della crocieristica in Italia percentualmente - ha detto Patroni Griffi - e quindi era doveroso fornire ai croceristi una struttura nuova, moderna e anche bella". Rispetto alle 211 navi da crociera del 2018, quest' anno il porto ne accoglierà 234, con circa 600mila turisti rispetto ai circa 500 mila dell' anno scorso.

Bari Today

Bari

Piazza sul Mare e moderne sale passeggeri, presentato il progetto per il nuovo Terminal Crociere del porto di Bari

Illustrato lo studio di fattibilità per realizzare la struttura da circa 3200 mq destinata a migliorare notevolmente i servizi ai turisti: il costo previsto è di circa 7 milioni di euro

Il porto di Bari potrebbe avere, tra qualche anno, un nuovo e più moderno Terminal passeggeri: il progetto, da circa 7 milioni di euro, attualmente a livello di studio di fattibilità, è stato presentato questa mattina nel corso di una conferenza stampa nella sede dell' Autorità portuale alla presenza del governatore Michele Emiliano, del sindaco Antonio Decaro, e del presidente dell' Autorità portuale Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi. Come sarà il nuovo Terminal crociere La struttura, da circa 3200 mq, sarà collocata sulla banchina numero 10 dello scalo barese e si svilupperà anche attraverso una superficie semi coperta. Sarà pronta, secondo le previsioni, nel 2021. All' interno vi saranno zone d' attesa e per l' accoglienza dei passeggeri, nonché aree dedicate ai controlli di bagagli e viaggiatori. Al piano superiore, invece, una caffetteria panoramica consentirà di attendere l' imbarco con una vista spettacolare sul porto e la città: "Una grande opportunità per Bari che può diventare un punto di riferimento importante per il sistema portuale del Mediterraneo, sia sul fronte dei commerci sia sul fronte turistico" ha commentato il sindaco di Bari, Antonio Decaro, nel corso della presentazione del progetto.

Il Nautilus

Bari

Un nuovo e funzionale terminal passeggeri nel porto di Bari

IL NAUTILUS

IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY

PEYRANI BRINDISI

Un nuovo e funzionale terminal passeggeri nel porto di Bari

BREAKING NEWS

IL NAUTILUS ANNO 13 N°4

patagonia

AVVISATORE MARITTIMO DEL LEVANTE

ANCE BRINDISI

BARI Questa mattina nella sala conferenze dell'AdSP MAM, sede di Bari, il presidente, Ugo Patroni Griffi, e il direttore del Dipartimento Tecnico, Francesco Di Leverano, hanno illustrato il progetto di fattibilità tecnica ed economica Proposta per un edificio da adibire a terminal passeggeri sulla banchina 10 del porto di Bari. All'incontro hanno partecipato il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, il sindaco della Città Metropolitana, Antonio Decaro, Bernardo Notarangelo, direttore Coordinamento Politiche Internazionali della Regione Puglia. Si tratta di una struttura, moderna e funzionale, che si svilupperà su una superficie di 3.200 mq sulla banchina 10 del porto, per un importo complessivo di circa 5 milioni di euro. La realizzazione di un nuovo terminal passeggeri commenta il presidente Patroni Griffi- arricchirà la già ampia gamma di servizi offerti dal porto di Bari, che in questi anni si è imposto come uno degli scali polifunzionali più importanti in Italia e porta di collegamento con i Paesi dell'Est europeo e del Medio Oriente. Il mercato, specie quello crocieristico, detta regole ben precise a cui bisogna assolutamente adeguarsi per non restare indietro,- continua il Presidente. Le compagnie scelgono i porti sulla base di parametri ben precisi, come la presenza di strutture di accoglienza funzionali, moderne e dotate di tutti i confort. Con la costruzione del nuovo terminal- conclude Patroni Griffi- rafforziamo significativamente e strategicamente l'offerta Bari nei mercati italiani ed esteri. Questo progetto è la sintesi di un lavoro di valorizzazione e di organizzazione del nostro sistema portuale che rappresenta un'opportunità per la nostra città- commenta il sindaco Decaro. Bari può diventare un importante punto di riferimento per il trasporto di merci e passeggeri del Mediterraneo. La riqualificazione dell'area del terminal passeggeri e della banchina 10 del porto ci permetterà di migliorare i servizi a terra per i passeggeri dei traghetti e delle crociere sulla darsena di ponente. Nel frattempo- conclude il Sindaco- procedono i progetti già finanziati delle altre infrastrutture a supporto dello sviluppo portuale tra cui il porto turistico, il molo San Cataldo e la Camionale che collegherà il porto con l'interporto e il nuovo casello autostradale. La Regione Puglia ha presentato insieme all'Autorità portuale un progetto Interreg, fatto con altre regioni europee per il rafforzamento dell'attività crocieristica del porto di Bari- dichiara il presidente Emiliano. Questo secondo terminal consentirà l'attracco di cinque navi da crociera contemporaneamente, sono navi gigantesche. È un lavoro che deve essere fatto anche negli altri porti pugliesi. Abbiamo assolutamente bisogno di spingere il traffico crocieristico, di trattenerlo e di dotare i nostri porti di quelle comodità che servono a migliorare l'accoglienza e a far decidere le compagnie a rimanere più di qualche ora o qualche giorno. Questo significherebbe far cambiare in meglio i fatturati di centinaia di aziende. Naturalmente, - continua Emiliano- le nostre infrastrutture sono a bassissimo impatto ambientale, cerchiamo di limitare al massimo il peso sulla natura di quello che facciamo. Tutto questo è il successo di Puglia 365: la Puglia deve ospitare turisti tutto l'anno, le crociere si fanno tutto l'anno e non solo d'estate e sono importantissime per distribuire il carico turistico assieme agli eventi culturali. E' una strategia che perseguiamo con grande determinazione che può essere replicata in tutte le città che hanno porti e che devono competere tra di loro per conquistare questi importanti finanziamenti. I finanziamenti provengono dal progetto Interreg Grecia Italia,- dichiara il direttore Notarangelo- utilizzando risorse che a volte si rischiano di perdere, ma che noi non perdiamo mai. Per fare riferimento alla via della Seta, sicuramente l'Albania attraverso il porto di Durazzo ha interesse ad aprire nuove vie di comunicazione. E' arrivato anche il momento di riaprire il discorso del Corridoio 8 che era stato messo da parte, attivando uno studio di fattibilità serio che ci ricolleghi a quei territori. Attualmente, l'accoglienza ai passeggeri viene effettuata presso prefabbricati e tensostrutture, indipendentemente dalle condizioni climatiche. Per la durata dei lavori tali strutture verranno spostate in un'area limitrofa, dello stesso molo, in maniera tale da consentire il normale funzionamento dei servizi ai passeggeri. Al piano terra, che si estenderà su una superficie coperta di 2.200 mq e 400 mq di porticato aperto, sarà localizzata la hall di ingresso, all'interno della quale saranno sistemati 10 desk meet&greet destinati all'accoglienza e alla registrazione dei passeggeri, e una sala d'attesa. Nell'area di imbarco, i controlli di sicurezza saranno effettuati da

apparecchiature di ultima generazione: apparati radiogeni (scanner e rx) e portali magnetici per la rilevazione di metalli. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di un'area per il drop-off (ricezione dei bagagli); una sala deposito bagagli (circa 600 mq), accessibile ai passeggeri direttamente dalla banchina; aree servizi destinate alle forze dell'ordine; servizi igienici e diversi uffici. Il piano primo, di una superficie complessiva di 950 mq, sarà costituito da un'ampia sala di attesa, provvista di un bar con tavolini interni ed esterni posti sulla terrazza Piazza del Mare. La piazza, nelle intenzioni dell'AdSP, potrà essere utilizzata dalla cittadinanza come foyer per eventi, conferenze, incontri, in quanto l'are di attesa interna al terminal può essere trasformata, all'occorrenza in una sala polifunzionale.

Informare

Bari

Il nuovo terminal passeggeri del porto di Bari sarà realizzato con un investimento di cinque milioni di euro

STAR SERVICE

inforMARE

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

STAR SERVICE

26 marzo 2019

Il nuovo terminal passeggeri del porto di Bari sarà realizzato con un investimento di cinque milioni di euro

Diventerà operativo nel primo trimestre del 2021

ABB

Il nuovo terminal passeggeri del porto di Bari, che sorgerà sulla banchina 10 alla Darsena di Ponente, si svilupperà su una superficie di 3.200 metri quadri e sarà realizzato con un investimento complessivo di circa cinque milioni di euro. Il nuovo edificio consentirà di migliorare sensibilmente l'accoglienza ai passeggeri nello scalo pugliese, attività attualmente svolta in prefabbricati e tensostrutture. Secondo le previsioni, la fase progettuale sarà portata a termine entro settembre, l'affidamento dei lavori e l'esecuzione delle opere avverrà nel corso dell'intero 2020 per giungere a porre in esercizio il nuovo terminal nel primo trimestre del 2021.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica "Proposta per un edificio da adibire a terminal passeggeri sulla banchina 10 del porto di Bari" è stato presentato oggi dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e dal direttore del Dipartimento tecnico dell'ente, Francesco Di Leverano, nel corso di un incontro tenutosi a Bari al quale hanno partecipato il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, il sindaco di Bari, Antonio Decaro, e il direttore Coordinamento politiche internazionali della Regione Puglia, Bernardo Notarangelo.

Al piano terra del nuovo edificio, che si estenderà su una superficie coperta di 2.200 metri quadri e di 400 metri quadri di porticato aperto, sarà localizzata la hall di ingresso, all'interno della quale saranno sistemati dieci desk destinati all'accoglienza e alla registrazione dei passeggeri e una sala d'attesa. Nell'area di imbarco i controlli di sicurezza saranno effettuati da apparecchiature di ultima generazione: apparati radiogeni (scanner e rx) e portali magnetici per la rilevazione di metalli. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di un'area per il drop-off (ricezione dei bagagli); una sala deposito bagagli (circa 600 metri quadri) accessibile ai passeggeri direttamente dalla banchina; aree servizi destinate all'ordine; servizi igienici e diversi uffici. Il piano primo, di una superficie complessiva di 950 metri quadri, sarà costituito da un'ampia sala di attesa provvista di un bar con tavolini interni ed esterni posti sulla terrazza "Piazza del Mare". La piazza, nelle intenzioni dell'AdSP, potrà essere utilizzata dalla cittadinanza come foyer per eventi, conferenze, incontri, in quanto l'area di attesa interna al terminal potrà essere trasformata all'occorrenza in una sala polifunzionale.

«La realizzazione di un nuovo terminal passeggeri - ha sottolineato Patroni Griffi - arricchirà la già ampia gamma di servizi offerti dal porto di Bari, che in questi anni si è imposto come uno degli scali polifunzionali più importanti in Italia e porta di collegamento con i Paesi dell'Est europeo e del Medio Oriente. Il mercato, specie quello crocieristico, detta regole ben precise a cui bisogna assolutamente adeguarsi per non restare indietro. Le compagnie scelgono i porti sulla base di parametri ben precisi, come la presenza di strutture di accoglienza funzionali, moderne e dotate di tutti i comfort. Con la costruzione del nuovo terminal rafforziamo significativamente e strategicamente l'offerta Bari nei mercati italiani ed esteri». «Questo progetto - ha commentato il sindaco Decaro - è la sintesi di un lavoro di valorizzazione e di organizzazione del nostro sistema portuale che rappresenta un'opportunità per la nostra città. Bari può diventare un importante punto di riferimento per il trasporto di merci e passeggeri del Mediterraneo. La riqualificazione dell'area del terminal passeggeri e della banchina 10 del porto ci permetterà di migliorare i servizi a terra per i passeggeri dei traghetti e delle crociere sulla Darsena di Ponente. Nel frattempo - ha ricordato il sindaco - procedono i progetti già finanziati delle altre infrastrutture a supporto dello sviluppo portuale tra cui il porto turistico, il molo San Cataldo e la Camionale che collegherà il porto con l'interporto e il nuovo casello autostradale». Da parte sua il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, ha ricordato che l'ente regionale «ha presentato insieme all'Autorità Portuale un progetto Interreg, fatto con altre regioni europee per il rafforzamento dell'attività crocieristica del porto di Bari. Questo secondo terminal - ha rilevato Emiliano - consentirà l'attracco di cinque navi da crociera contemporaneamente, sono navi gigantesche. È un lavoro che deve essere fatto anche negli altri porti pugliesi. Abbiamo assolutamente bisogno di spingere il traffico crocieristico, di trattenerlo e di dotare i nostri porti di quelle comodità che servono a migliorare l'accoglienza e a far decidere le

compagnie a rimanere più di qualche ora o qualche giorno. Questo significherebbe far cambiare in meglio i fatturati di centinaia di aziende. Naturalmente - ha aggiunto Emiliano - le nostre infrastrutture sono a bassissimo impatto ambientale, cerchiamo di limitare al massimo il peso sulla natura di quello che facciamo. Tutto questo è il successo di Puglia 365: la Puglia deve ospitare turisti tutto l' anno, le crociere si fanno tutto l' anno e non solo d' estate e sono importantissime per distribuire il carico turistico assieme agli eventi culturali. È una strategia che perseguiamo con grande determinazione che può essere replicata in tutte le città che hanno porti e che devono competere tra di loro per conquistare questi importanti finanziamenti».

Informazioni Marittime

Bari

Bari progetta un terminal da cinque navi da crociera

Adsp presenta studio di fattibilità da 5 milioni di euro per la banchina 10. Apertura alla città con una terrazza e una sala conferenze

5 milioni di euro per realizzare un terminal passeggeri da 3,200 metri quadri, nel porto di Bari. Martedì mattina, nella sala conferenze dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale del capoluogo pugliese, il presidente Ugo Patroni Griffi , insieme al direttore del dipartimento tecnico, Francesco Di Leverano , hanno presentato un progetto di fattibilità tecnica ed economica per realizzare un polo crocieristico moderno e aperto alla città. All' incontro hanno partecipato il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano , il sindaco della Città Metropolitana, Antonio Decaro , e Bernardo Notarangelo , direttore coordinamento politiche internazionali della Regione Puglia. Attualmente i crocieristi che sbarcano a Bari vengono accolti in prefabbricati e tensostrutture. Quella progettata è invece un edificio nuovo per la banchina 10 del porto chee può accogliere fino a cinque navi da crociera. «Il mercato, specie quello crocieristico - ha detto Patroni Griffi - detta regole ben precise a cui bisogna assolutamente adeguarsi per non restare indietro. Le compagnie scelgono i porti sulla base di parametri ben precisi, come la presenza di strutture di accoglienza funzionali, moderne e dotate di tutti i confort. Con la costruzione del nuovo terminal rafforziamo significativamente e strategicamente l' offerta Bari nei mercati italiani ed esteri». Entrando nel dettaglio, al piano terra ci saranno 2,200 metri quadri coperti, più 400 di porticato all' aperto. Dieci desk "meet&greet" destinati all' accoglienza e alla registrazione dei passeggeri e una sala d' attesa. Nell' area di imbarco, i controlli di sicurezza saranno effettuati da radiogeni (scanner e rx) e portali magnetici per la rilevazione di metalli. Ci sarà un' area drop-off (ricezione dei bagagli); un deposito bagagli di circa 600 metri quadri accessibile ai passeggeri direttamente dalla banchina; servizi destinati alle forze dell' ordine, bagni e uffici. Il primo piano 950 mq prevede una sala di attesacon bar e una "Piazza del Mare" noleggiabile per eventi. Un terminal che è «un' opportunità per la nostra città», secondo il sindaco Decaro. «La riqualificazione dell' area - continua - ci permetterà di migliorare i servizi a terra per i passeggeri dei traghetti e delle crociere sulla darsena di ponente. Nel frattempo procedono i progetti già finanziati delle altre infrastrutture a supporto dello sviluppo portuale tra cui il porto turistico, il molo San Cataldo e la Camionale che collegherà il porto con l' interporto e il nuovo casello autostradale» «È un lavoro che deve essere fatto anche negli altri porti pugliesi», secondo Emiliano. «Abbiamo assolutamente bisogno di spingere il traffico crocieristico, di trattenerlo e di dotare i nostri porti di quelle comodità che servono a migliorare l' accoglienza e a far decidere le compagnie a rimanere più di qualche ora o qualche giorno. Questo significherebbe far cambiare in meglio i fatturati di centinaia di aziende». Notarangelo ha detto che ifinanziamenti provengono dal progetto interregionale Grecia Italia. «Sicuramente l' Albania - spiega - attraverso il porto di Durazzo ha interesse ad aprire nuove vie di comunicazione. È arrivato anche il momento di riaprire il discorso del Corridoio 8 che era stato messo da parte, attivando uno studio di fattibilità serio che ci ricolleghi a quei territori».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Italpress

Bari

PORTO, BARI, PROGETTO NUOVO TERMINAL PASSEGGERI

"Oggi stiamo parlando di una infrastruttura potentissima che si realizzerà nel porto di Bari. Noi siamo particolarmente felici, perché il traffico crocieristico che pure qualcuno in passato sottovalutava, è una vetrina straordinaria per la città". Così stamattina a Bari nella sede dell' Autorità Portuale, il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, durante la conferenza stampa di presentazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica 'Proposta per un edificio da adibire a terminal passeggeri sulla banchina 10 del porto di Bari'. "E' vero che attualmente - ha spiegato Emiliano - alcuni crocieristici si fermano in città poco, ma è anche vero - ha annunciato - che si stiamo occupando di rendere più lunghe le soste. Con l' assessorato alla Cultura - ha continuato - stiamo provando a dar vita a manifestazioni, eventi che rendano le città crocieristiche pugliesi, Bari, Brindisi, Taranto e Monopoli, che possano consentire alle compagnie di allungare i termini di permanenza. Non stiamo facendo solo un' operazione di costruzione di un terminal, ma - ha proseguito - stiamo migliorando la qualità dell' accoglienza al fine di dare più durata alla presenza dei crocieristi nella nostra città". "Tutto questo - ha ribadito Emiliano - è il successo di Puglia 365: la Puglia deve ospitare turisti tutto l' anno, le crociere si fanno tutto l' anno e non solo d' estate e sono importantissime per distribuire il carico turistico assieme agli eventi culturali. E' una strategia - ha concluso - che perseguiamo con grande determinazione che può essere replicata in tutte le città che hanno porti e che devono competere tra di loro per conquistare questi importanti finanziamenti". Il nuovo terminal passeggeri del porto di Bari sarà una struttura, moderna e funzionale, che si svilupperà su una superficie di 3.200 metri quadrati sulla banchina 10 del porto nei pressi del molo Borbonico. Il costo dei lavori, il cui affidamento è previsto nel secondo trimestre del 2020, ammonta a circa 5 milioni di euro. Fondi che derivano dal progetto Interreg Grecia Italia. "I traffici aumentano - ha detto il presidente dell' Adsp MAM Ugo Patroni Girffi - il porto si deve necessariamente adeguare. C' è bisogno di infrastrutture - ha sottolineato - affinché i crocieristi vengano accolti in strutture adeguate e - ha continuato - portino un buon ricordo della loro permanenza a Bari". "Noi, come Autorità di Sistema Portuale - ha spiegato - abbiamo fatto il maggior incremento in percentuale della crocieristica in Italia e quindi - ha ribadito - era doveroso per i crocieristi che fanno scalo a Bari una struttura moderna e bella. Le compagnie - ha aggiunto - scelgono i porti sulla base di parametri ben precisi, come la presenza di strutture di accoglienza funzionali, moderne e dotate di tutti i confort. Con la costruzione del nuovo terminal - ha concluso - rafforziamo significativamente e strategicamente l' offerta Bari nei mercati italiani ed esteri". "Questo progetto - ha detto il sindaco di Bari, Antonio Decaro - è la sintesi di un lavoro di valorizzazione e di organizzazione del nostro sistema portuale che rappresenta un' opportunità per la nostra città che può diventare un importante punto di riferimento per il trasporto di merci e passeggeri del Mediterraneo. La riqualificazione dell' area del terminal passeggeri e della banchina 10 del porto - ha spiegato - ci permetterà di migliorare i servizi a terra per i passeggeri dei traghetti e delle crociere sulla darsena di ponente. Nel frattempo - ha concluso - procedono i progetti già finanziati delle altre infrastrutture a supporto dello sviluppo portuale tra cui il porto turistico, il molo San Cataldo e la Camionale che collegherà il porto con l' interporto e il nuovo casello autostradale".

larepubblica.it (Bari)

Bari

Porto di Bari, aree imbarco e una terrazza sul mare per gli eventi: il nuovo terminal passeggeri da 5 milioni di euro

Sulla banchina 10 sarà costruito lo spazio da 3.200 metri quadri, di cui 400 all' aperto. Controlli di sicurezza con apparecchiature di ultima generazione

Un nuovo terminal passeggeri da 3.200 metri quadri sulla banchina 10 del porto di Bari con una terrazza sul mare attrezzata con bar e tavolini da dedicare agli eventi. Il progetto del valore complessivo di circa 5 milioni di euro è stato presentato dall' Autorità portuale del mare Adriatico meridionale alla presenza del sindaco di Bari Antonio Decaro e del presidente della Regione Puglia Michele Emiliano. Al piano terra, che si estenderà su una superficie coperta di 2.200 metri quadri e 400 metri quadri di porticato aperto, sarà sistemata la hall di ingresso, all' interno della quale saranno sistemati 10 desk destinati all' accoglienza e alla registrazione dei passeggeri e una sala d' attesa. Nell' area di imbarco, i controlli di sicurezza saranno effettuati da apparecchiature di ultima generazione: apparati radiogeni (scanner e rx) e portali magnetici per la rilevazione di metalli. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di un' area per il drop-off (ricezione dei bagagli); una sala deposito bagagli (circa 600 metri quadri), accessibile ai passeggeri direttamente dalla banchina; aree servizi destinate alle forze dell' ordine; servizi igienici e diversi uffici. Un altro rendering del terminal passeggeri Condividi Il piano primo, invece, una superficie complessiva di 950 metri quadri, sarà costituito da un' ampia sala di attesa, dotata di un bar con tavolini interni ed esterni posti sulla terrazza 'Piazza del Mare'. La piazza, nelle intenzioni dell' Autorità portuale, potrà essere utilizzata dalla cittadinanza come foyer per eventi, conferenze, incontri. "La realizzazione di un nuovo terminal passeggeri - commenta il presidente dell' Autortià portuale Ugo Patroni Griffi - arricchirà la già ampia gamma di servizi offerti dal porto di Bari, che in questi anni si è imposto come uno degli scali polifunzionali più importanti in Italia e porta di collegamento con i Paesi dell' Est europeo e del Medio Oriente. Il mercato, specie quello croceristico, detta regole ben precise a cui bisogna assolutamente adeguarsi per non restare indietro,- continua il prresidente. Le compagnie scelgono i porti sulla base di parametri ben precisi, come la presenza di strutture di accoglienza funzionali, moderne e dotate di tutti i confort. Con la costruzione del nuovo terminal- conclude Patroni Griffi- rafforziamo significativamente e strategicamente l' offerta Bari nei mercati italiani ed esteri". Attualmente, l' accoglienza ai passeggeri viene effettuata presso prefabbricati e tensostrutture, indipendentemente dalle condizioni climatiche. Per la durata dei lavori tali strutture verranno spostate in un' area limitrofa dello stesso molo in maniera tale da consentire il normale funzionamento dei servizi ai passeggeri.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

OBIETTIVO AMBIZIOSO GLI INTERVENTI IN CANTIERE TEMA DI UN APPROFONDIMENTO PUBBLICO IN PROGRAMMA VENERDÌ 29 MARZO

Colmata, banchinamenti e dragaggi il futuro «volto» dello scalo adriatico

BRINDISI PRIMO PIANO

PORTO

DATI DELLA CAMERA DI COMMERCIO

INCORAGGIANTE RIPRESA

Traffico passeggeri miglior dato dal 2009

Nel 2018 sono stati 636.957, con un incremento del 6%

Movimento merci ai minimi storici

Colmata, banchinamenti e dragaggi il futuro «volto» dello scalo adriatico

Le sfide che riguardano il porto di Brindisi nell' ottica del suo auspicato rilancio.
È il tema di una conferenza, dal titolo "Brindisi vista mare. Visioni del porto futuro", e di un susseguente approfondimento pubblico proposto da "Brindisi Bene Comune" che si terranno venerdì prossimo (ore 17) nella sala "M. M. Guadalupi" di Palazzo di Città.
Ai saluti istituzionali del sindaco Riccardo Rossi, seguiranno gli interventi di Raffaella Cassano (archeologa Università degli Studi di Bari "Aldo Moro" e consulente dell' Auto rità di Sistema Portuale), Leonardo Damiani (ordinario di Ingegneria al Politecnico di Bari e consulente dell' Autorità di Sistema Portuale), Gianni Picella (delegato regionale "Fai") e Paola Pino D' Astore (biologa). I lavori saranno introdotti e moderati da Anna Maria Calabrese e Anna Lucia Portolano (consiglieri comunali del movimento Brindisi Bene Comune).
«Nei prossimi anni - evidenzia in una nota la lista che fa parte della maggioranza che sostiene il sindaco Rossi - il porto di Brindisi sarà oggetto di cospicui interventi infrastrutturali che interesseranno ampie porzioni dell' intero bacino. Colmata, banchina menti, dragaggi e altre opere di rilevante portata comporteranno sostan ziali trasformazioni dell' area portuale (e non solo), con effetti considerevoli sia sul piano socio-economico, sia su quello paesaggistico e ambientale. In una fase, quale quella attuale, di ampia e complessa pianificazione urbanistica, territoriale e infrastrutturale ad opera dell' Amministrazione Comunale (con l' elaborazione del Piano Urbanistico Generale in corso) e dell' Au torità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (con il redigendo Piano Regolatore del Porto), si stanno elaborando programmi, visioni, progettualità che interessano il futuro di Brindisi in una prospettiva di lungo respiro che guarda ai prossimi venti-trent' anni».
«È dunque un momento cruciale conclude la nota - per la vita dell' intera comunità cittadina che, tramite i propri organi rappresentativi e gli organismi tecnici deputati, si trova di fronte a scelte importanti e soprattutto decisive per lo sviluppo della città e del suo porto».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

luce dai fasti degli anni Ottanta e Novanta

Traffico passeggeri miglior dato dal 2009

Nel 2018 sono stati 636.957, con un incremento del 6% BENE I TRAGHETTI... ... MENO LE CROCIERE I passeggeri sono stati oltre mezzo milione, con un incremento dell' 8,3% Controcorrente il movimento passeggeri di navi crociera: -4,5% rispetto al 2017

PORTO
DATI DELLA CAMERA DI COMMERCIO
INCORAGGIANTE RIPRESA
Confermato il trend positivo dell'ultimo biennio, sebbene il dato sia distante anni luce dai fasti degli anni Ottanta e Novanta
Traffico passeggeri miglior dato dal 2009
Nel 2018 sono stati 636.957, con un incremento del 6%
BENE I TRAGHETTI...
MENO LE CROCIERE
IN CALO DI QUASI IL 5%
Movimento merci ai minimi storici
Colmata, banchinamenti e dragaggi il futuro «volto» dello scalo adriatico

Timidi, ma comunque incoraggianti, segnali di ripresa per il porto di Brindisi in relazione al traffico passeggeri e merci registrato nel 2018.
Secondo, infatti, i dati pubblicati dalla Camera di Commercio sul proprio sito, lo scorso anno sono transitati dallo scalo adriatico 636.957 passeggeri (il miglior risultato ottenuto nell' ultimo decennio), oltre 35mila in più rispetto ai 601.121 del 2017, con un significativo incremento del 6% netto.
Confermata, dunque, la tendenza a risalire la china riscontrata già due anni fa (il 2017 si chiuse con un positivo +11,6%) e, ancor di più, nel 2015 quando si raggiunse quota 625.714, oltre 130mila unità in più in confronto all' anno precedente (che si chiuse, invece al di sotto addirittura di quota 500mila).
A conti fatti, la percentuale è salita di quasi il 20%, con poco meno di 100mila passeggeri in più, nell' ultimo biennio.
Ovviamente, siamo lontani ancora anni luce dai "fasti" degli anni Ottanta e la prima metà degli anni Novanta, il periodo d' oro del porto di Brindisi, quando le navi che facevano la spola con la Grecia erano più di venti e talvolta alcune di esse erano costrette addirittura a fermarsi (anche più di due ore) poco prima dell' ingresso nell' insenatura, in attesa che si liberasse un posto per attraccare nel porto interno. In quegli anni, il traffico passeggeri (costituito in massima parte da turisti di ogni nazionalità in partenza per la Grecia o in arrivo dal paese ellenico) viaggiava abbondantemente a...
sette cifre.
Nel dettaglio, dei 636.957 passeggeri transitati, quasi il 90% è rappresentato da viaggiatori in traghetto (per la precisione, sono stati 532.872), mentre le restanti 104.085 unità sono costituite da passeggeri di navi crociera.
Inoltre, mentre i passeggeri di traghetti sono aumentati rispetto al 2017 (quando furono 492.113) dell' 8,3%, quelli di crociera sono diminuiti del 4,5% (nel 2017 furono 109.008).
A proposito di navi crociera, c' è da dire che nell' ultimo biennio (malgrado i numerosi attracchi) non si è riusciti neppure ad avvicinarsi al dato record registrato nel 2015, quando i crocieristi scesi a Brindisi si attestarono sulle 151.922 unità. C' è, però, da evidenziare che i tre anni durante i quali si è superata la soglia dei 100mila passeggeri sono stati gli unici in occasione dei quali si è predisposta una vera e propria stagione crocieristica: difatti, dal 2006 in poi, la quota massima raggiunta è stata di 28.489 unità nel 2010 e poco meno (25.450) nel 2014, mentre per il resto il dato è stato quasi irrisorio, con il minimo storico riscontrato nel 2009 con appena 1.745 passeggeri di navi crociera.
L' auspicio di tutti è che la nuova stagione possa invertire questa tendenza. Ricordiamo che essa avrà inizio il 1° maggio e, attraverso 43 approdi (7 a maggio e a giugno, 8 a luglio, 6 ad agosto, 11 a settrembre e 4 a ottobre), si concluderà il 22 ottobre.
Pierluigi Poü.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

Movimento merci ai minimi storici

BRINDISI PRIMO PIANO

PORTO

DATI DELLA CAMERA DI COMMERCIO

INCORAGGIANTE RIPRESA

Confermato il trend positivo dell'ultimo biennio, sebbene il dato sia distante anni luce dai fasti degli anni Ottanta e Novanta

Traffico passeggeri miglior dato dal 2009

Nel 2018 sono stati 636.957, con un incremento del 6%

BENE I TRAGHETTI...

MENO LE CROCIERE

IN 3 ANNI, FLESSIONE DEL 34%

Movimento merci ai minimi storici

Colmata, banchinamenti e dragaggi il futuro «volto» dello scalo adriatico

Se i passeggeri crescono, discorso diametralmente opposto va fatto invece per le merci, il traffico (che rappresenta il 77% del complessivo movimento del porto) è in calo costante da un triennio e, nel 2018, la percentuale di flessione è stata addirittura del 17,3%, passando da poco più di 9 milioni e mezzo di tonnellate di merci (in partenza e in arrivo) a 7.859.503 tonnellate. Si tratta, peraltro, del peggiore risultato dal 2006 in poi. E in tre anni si sono perse quasi 4 milioni di tonnellate di merce.
Tra merce in entrata e merce in uscita, il dato è maggiormente negativo sotto la seconda voce: quelle movimentate in partenza, infatti, hanno perso addirittura il 27,4% (da 7 a 6 milioni di tonnellate), mentre quelle movimentate in arrivo hanno fatto registrare un -13,7% (da 2,5 TRACOLLO Negativo il traffico merci milioni a 1,8 milioni di tonnellate).
Analizzando, poi, i dati per categoria merceologica di prodotti, si evidenzia che la perdita in valori assoluti del traffico portuale brindisino è da attribuire al calo di tutti e tre i tradizionali aggregati: il calo delle merci varie in colli è particolarmente rimarchevole e causa una flessione del 34,7% rispetto al 2017; diminuiscono anche le rinfuse liquide (-3,9%) e le rinfuse solide (-8,4%).
In particolare, in riferimento alla movimentazione del carbone, l' analisi del periodo 2003/2018 rileva il massimo incremento dei quantitativi nel 2008 (7.540.010 tonnellate), seguita negli anni successivi da una movimentazione altalenante, culminata nel 2018 con il dato più basso del periodo (2.514.098 tonnellate). Malgrado la flessione, però, il carbone resta il prodotto più "gettonato". A ruota, seguono le rinfuse solide trasportate in traghetti "Ro -Ro" (2.345.268 tonnellate), i prodotti raffinati (1.374.283 tonnellate), i gas liquefatti (701.522 tonnellate), le altre rinfuse liquide in generale (251.485 tonnellate) e le derrate ali.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Cosa fare

Alleanza per gli investimenti: in centro e nell' area portuale si costruisce l' appeal della città

Riqualificare aree degradate, creare nuove attività, lavorare su cultura e identità Obiettivo comune: smuovere l' economia del capoluogo

10 BRINDISI CRONACA

IL "RESTAURO" URBANO

Alleanza per gli investimenti: in centro e nell'area portuale si costruisce l'appeal della città

Obiettivo comune: smuovere l'economia del capoluogo

Collaborazione

Non solo crocieristi

Cosa fare

Riqualificare aree degradate, creare nuove attività, lavorare su cultura e identità

Le opere

In arrivo i lavori

I PROGETTI

Il Duc "Brundisium" ha preparato due interventi che saranno finanziati con fondi regionali

Fioriere verticali su corso Umberto E marciapiedi per piazza Mercato

Capitali

Cercasi imprenditori

Pinto

«Decoro e bellezza Così l'attrattività turistica e commerciale crescerà»

Un mix di iniziativa pubblica e privata: è questa la ricetta per dare nuova vita al centro storico di Brindisi. Da un lato, infatti, l' amministrazione comunale deve fare il proprio dovere intervenendo per qualificare e riqualificare le aree più significative.
Dall' altro, allo stesso tempo, è fondamentale anche l' iniziativa degli imprenditori che, esattamente come accade in quasi ogni parte del mondo, devono prendersi i propri rischi per provare a far fiorire i propri progetti.
Sul fronte pubblico, cominciano a farsi sentire i primi effetti dell' operato del Distretto urbano del commercio Brundisium che proprio grazie al suo attivismo è riuscito a strappare - per ora - poco meno di 150mila euro per due progetti di mini-riqualificazione, con il rifacimento dei marciapiedi di piazza Mercato ed un nuovo arredo urbano per corso Umberto.
Fondi che potrebbero rappresentare solo una sorta di antipasto. Del resto, era stato proprio l' assessore regionale allo Sviluppo economico Cosimo Borraccino a sostenere che il Duc Brundisium avesse le carte in regola per nuovi finanziamenti, Nell' ultimo bando, aveva aggiunto l' assessore, «mettiamo a disposizione cinque milioni di euro ma ci sono già nuove richieste e quindi proveremo, nei prossimi mesi, a trovare nuove risorse per spingere sul progetto del Distretto urbano del commercio che è molto apprezzato dai commercianti, dai cittadini e dalle associazioni che lo hanno promosso».
Per il momento, tuttavia, in attesa di conoscere il destino del progetto Light Tales dell' Autorità di sistema portuale, che promette di trasformare la recinzione portuale di via del Mare in una vera e propria opera d' arte capace, anch' essa, di attrarre visitatori, per il centro storico sono previsti anche interventi di tipo culturale. Anche la cultura, infatti, può fare da volano economico per il territorio. Ed in quest' ottica si inseriscono le due Community library - modernissime biblioteche multimediali ed orientate alla realtà virtuale - che sorgeranno a palazzo Nervegna e nella casa del Turista, sul lungomare Regina Margherita.
Per il resto degli interventi, tuttavia, sarà necessario attendere la presentazione del Piano triennale delle opere pubbliche, allegato fondamentale del bilancio di previsione
ormai in dirittura d' arrivo. Anche se i conti del Comune, ormai è cosa not
a, non godono di buona salute. Dall' altro lato, tuttavia, è necessario che questo sforzo sia in qualche modo sostenuto dagli imprenditori, locali e non. Anche solo la scelta di una tipologia di ristorante piuttosto che un' altra, infatti, ha la capacità di caratterizzare i luoghi. Sembra averlo capito bene, del resto, ormai più di qualcuno. Lo dimostrano gli investimenti dei gestori di diversi locali, a Brindisi come a Torino, che stanno spingendo sull' acceleratore ed a breve apriranno La pescheria del porto sul lungomare Regina Margherita, nei locali che per diversi anni hanno ospitato la cioccolateria Bernardi. Sempre loro, se tutto andrà secondo le previsioni, nell' estate del 2020, dunque tra poco più di un anno, riapriranno il Pic-Nic, storico locale all' imboccatura
della d
iga di Bocca di Puglia. F.R.P.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Iniziativa pubblica venerdì nella sala Guadalupi

Bbc lancia la sua idea di sviluppo del porto in un grande incontro

BRINDISI CRONACA 11

Nuova vita al vecchio Pic Nic: tra un anno riapre il ristorante

I gestori di locali pubblici hanno firmato una concessione decennale

La tua esperienza nel nostro lavoro Quotidiano

AGENTE DI VENDITA SENIOR

PIEMME

PARTECIPAZIONE Iniziativa pubblica venerdì nella sala "Guadalupi"

Bbc lancia la sua idea di sviluppo del porto in un grande incontro

Nei prossimi anni il porto di Brindisi sarà oggetto di cospicui interventi infrastrutturali che interesseranno ampie porzioni dell' intero bacino.
Colmata, banchinamenti, dragaggi, opere di rilevante portata comporteranno sostanziali trasformazioni dell' area portuale (e non solo), con effetti considerevoli sia sul piano socio-economico, sia su quello paesaggistico e ambientale.
In una fase, quale quella attuale, di ampia e complessa pianificazione urbanistica, territoriale e infrastrutturale ad opera dell' amministrazione comunale (con l' elaborazione del Pug in corso) e dell' Autorità di sistema portuale (con il Piano regolatore del porto in fase di redazione), si stanno elaborando programmi, visioni, progettualità che interessano il futuro di Brindisi in una prospettiva di lungo respiro che guarda ai prossimi venti-trent' anni.
«È dunque un momento cruciale - sostiene Brindisi Bene Comune - per la vita dell' intera comunità cittadina che, tramite i propri organi rappresentativi e gli organismi tecnici deputati, si trova di fronte a scelte importanti e soprattutto decisive per lo sviluppo della città e del suo porto».
Per questo, il movimento organizza un approfondimento pubblico sul grande tema delle sfide che riguardano il porto di Brindisi nell' ottica del suo auspicato rilancio e organizza una conferenza dal titolo Brindisi vista mare. Visioni del porto futuro, che si terrà venerdì prossimo, alle 17 nella sala Mario Marino Guadalupi di palazzo di città.
Ai saluti istituzionali del sindaco Riccardo Rossi seguiranno gli interventi di Raffaella Cassano, archeologa dell' Università degli Studi di Bari Aldo Moro e consulente dell' Autorità di sistema portuale; Leonardo Damiani, ordinario di Ingegneria al Politecnico di Bari, consulente dell' Autorità di sistema portuale; Gianni Picella, delegato regionale Fai; Paola Pino D' Astore, biologa.
I lavori saranno introdotti e moderati dalle consigliere comunali di Brindisi Bene Comune Anna Maria Calabrese e Anna Lucia Portolano.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Informazioni Marittime

Taranto

Il porto di Taranto? "Protagonista della Via della Seta"

Lo ha ribadito il senatore delMovimento 5 Stelle, MarioTurco, ricordando che "il rilancio dello scalo ionico è nell' agenda di governo"

Il rilancio del porto di Taranto passa attraverso la Cina. Lo ha ribadito al Corriere di Taranto il senatore del Movimento 5 Stelle, Mario Turco, secondo il quale "oggi la città pugliese ha uno scalo portuale rinnovato nella dotazione infrastrutturale e presto, grazie al terminalista Yilport, si assisterà alla ripresa dei traffici marittimi internazionali. È importante aver maturato una serie di contatti istituzionali con le autorità portuali cinesi e il governo ha intenzione di sostenere tali progettualità anche in vista della futura inclusione del porto di Taranto nella Via della seta, come anticipato dal sottosegretario Rixi". "Il rilancio dello scalo ionico è nell' agenda di governo - ha assicurato Turco -. Chi oggi critica l' operato dell' esecutivo per fini elettoralistici - rileva - dimostra di avere la memoria corta. Mentre Evergreen andava via da Taranto per rifugiarsi al Pireo, Trieste già dal 2013 si proponeva per la propria inclusione nel progetto Belt and Road Iniative".

larepubblica.it (Bari)

Taranto

Dalla Puglia alla Grecia in idrovolante: "Per l' estate 2020 scali a Nardò, Gallipoli e Taranto per Corfù e Paxos"

Incontro a Corfù tra i partner del progetto Swan per collegare attraverso il mar Ionio l' Italia anche con Erikusa, Matraki e Othoni. Finanziamento da tre milioni di euro e una rete tra Italia e Grecia

C' è un obiettivo chiaro: estate 2020. Un ulteriore passo avanti per Swan (Sustainable water aerodrome network), il progetto di collegamento sul Mar Ionio tra Italia e Grecia, in idrovolante. Si è appena concluso l' incontro a Corfù tra i partner per rendere realtà i collegamenti da Nardò, Gallipoli e Taranto alle isole greche. Il progetto ha preso forma negli scorsi mesi grazie alle risorse del programma di cooperazione Eu 2014/2020 Interreg Grecia-Italia, che ha finanziato Swan con circa tre milioni e ha messo su una rete che comprende l' autorità portuale di Corfù, il Comune di Corfù, l' autorità di sistema portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, il Comune di Gallipoli e quello di Nardò, oltre al supporto di Aviazione marittima italiana e la società Master Ludi. Cronaca Dal Salento alla Grecia in idrovolante: a Taranto, Gallipoli e Nardò le banchine per raggiungere Corfù e Paxos di ANNA PURICELLA L' idea è quella di realizzare, nei porti di Taranto, Gallipoli e Santa Maria al Bagno (e dall' altra parte in quelli di Corfù, Paxos, Erikusa, Matraki e Othoni) otto idroscali in grado di ospitare gli idrovolanti, che saranno utilizzati sia per una serie di servizi sul territorio (protezione civile, monitoraggio ambientale, soccorso e assistenza) sia per servizi informativi e culturali. Soprattutto, consentiranno lo sviluppo del turismo in idrovolante, con collegamenti fra la Puglia e la Grecia. Il prossimo passo sarà lo studio di progettazione generale, poi si procederà con la progettazione esecutiva degli idroscali e dei mini terminal che avranno servizi di accoglienza passeggeri, uffici, punti di primo soccorso, servizi igienici e ristorazione, le valutazioni di impatto ambientale e i test. Dall' altra parte della costa ci aveva già provato Otranto con l' aliscafo, ma il servizio era poi naufragato a causa del commissariamento dell' azienda di trasporti. Ora ci riprovano sullo Ionio, puntando sull' idrovolante e prima di tutto sulla realizzazione degli idroscali. Il primo punto, infatti, è proprio questo: la costruzione di strutture che permettano partenze e arrivi dei mezzi, con l' approdo a terra, un piccolo terminal per i passeggeri, e prima di tutto uno specchio d' acqua adatto per decolli e atterraggi.

Il Sole 24 Ore

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

TRASPORTI

Imprenditori calabresi pronti «A Gioia Tauro insieme a Msc»

L' obiettivo è portare la voce del territorio nella gestione del porto Le 5 imprese puntano a una parte della società per trattare sul terminal

Raoul de Forcade

Economia & Imprese

LA REGIONE È STRATEGICA PER LA COMPETITIVITÀ DEL MADE IN ITALY

Imprenditori calabresi pronti «A Gioia Tauro insieme a Msc»

DOVE LA BELLEZZA SI CHIAMA CASA, LA TUA

Un gruppo di imprenditori calabresi punta ad entrare, con un piccola quota, in Mct (Medcenter container terminal), la società di gestione del porto di Gioia Tauro, per portare la voce del territorio all' interno di una compagine che sta avviandosi a diventare proprietà Msc (Mediterranean shipping company).

A farsi portavoce di questo gruppo è Angelo Maria Sorrenti, alla guida della società di telecomunicazioni Dedalus: un imprenditore che vive dal 1994 sotto scorta per aver denunciato il sistema mafioso e, a fine 2014, è scampato a un attentato (nella sua auto era stata nascosta una bomba).

La proposta di Sorrenti arriva mentre sta accelerando il cambio di azionariato in Mct, finora controllato pariteticamente da Contship Italia e Msc. A metà marzo, infatti, dopo un lungo periodo di tensioni fra i due azionisti, che si sono ripercosse anche sulla situazione occupazionale dei lavoratori del porto, Contship Italia ha annunciato di aver avviato il negoziato per cedere il 50% di Csm Italia Gate, società che controlla Mct, alla Msc di Gianluigi Aponte. A quanto risulta, l' offerta di Msc per la quota della società concessionaria del terminal container di Gioia, si aggira intorno ai 60 milioni di euro.

Ma prima che la trattativa si concluda, anche gli imprenditori calabresi, alcuni dei quali hanno attività proprio nella zona industriale del retroporto di Gioia Tauro, vogliono far sentire la propria voce e fare in modo che questa sia ascoltata anche nel prossimo cda di Mct.

«Siamo cinque imprenditori - spiega Sorrenti - che hanno pensato, con il supporto di Confindustria Reggio Calabria (sede territoriale di Unindustria Calabria), di fare uno sforzo economico per entrare nella società concessionaria del terminal.

Noi auspichiamo di poter avere una piccola parte, simbolica, della società (anche sotto il 5%, ndr) per poter sedere a un tavolo di trattativa col gestore del terminal, col semplice scopo di offrire i nostri contributi.

Vogliamo entrare come soci di capitale per dare un aiuto. Insomma, non intendiamo sindacare sulle strategie del gruppo Msc ma dare il nostro apporto. In modo da consentire anche alle aziende del territorio di crescere. Un grande uomo come Gianluigi Aponte dovrebbe capirlo bene. Se a lui, che è partito dal basso, fosse stato impedito di sognare e di crescere, non avrebbe fatto questo impero. Lui stesso porta il suo personale, della penisola sorrentina, in giro per il mondo nelle sue aziende.

E la Calabria perché non deve poter far crescere il proprio personale, i propri figli? Così si sconfiggerà la mafia. La criminalità e il degrado si battono semplicemente col progresso e questo arriva crescendo; se non ci consentono di farlo resteremo sempre fermi. Questa è la mia idea e così la pensano anche gli altri imprenditori coinvolti nel gruppo.

Vogliamo dire la nostra in modo collaborativo. L' obiettivo è fare in modo che il porto imprima sviluppo al resto del territorio; che poi è lo scopo per cui la politica ha voluto lo scalo di Gioia Tauro».

Confindustria Reggio Calabria, da parte sua, prosegue Sorrenti, «ha scritto a Mct dicendo che c' è un gruppo di imprenditori che vorrebbe poter acquisire parte delle quote della società. E Mct ha risposto che ha messo agli atti questa richiesta e che sarà valutata nelle sedi opportune».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Sole 24 Ore

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

LA LETTERA

La regione é strategica per la competitività del Made in Italy

Giuseppe Nucera

Economia & Imprese

LA REGIONE È STRATEGICA PER LA COMPETITIVITÀ DEL MADE IN ITALY

Imprenditori calabresi pronti «A Gioia Tauro insieme a Msc»

DOVE LA BELLEZZA SI CHIAMA CASA, LA TUA

La firma del Memorandum per la "nuova Via della seta" tra il nostro Paese e la Cina mi ha incoraggiato a scrivere, dacché esso rappresenta l' ultimo episodio, in ordine di comparizione, che mortifica la Calabria e la dignità dei suoi cittadini.
La scelta di escludere il Porto di Gioia Tauro dall' enorme progetto di far diventare l' Italia un "ponte" tra l' Oriente e il resto dell' Europa non può essere considerata come una "svista", per contro è la riprova che tra le priorità delle Istituzioni parlamentari e governative non ci sia quella di favorire in Calabria una stagione di crescita economica e culturale. Da un punto di vista strategico Gioia Tauro è il più grande porto hub del Paese, con delle potenzialità rimaste fino a oggi inespresse in ragione di una politica che negli anni ha scelto di lasciare ai margini la realtà calabrese.
Una realtà scomoda. Una realtà di cui spesso ci si vergogna e permeata dai pregiudizi, ragion per cui si preferisce non parlarne. È inutile nascondere che noi calabresi, i prodotti e le risorse del nostro territorio, siamo divenuti nel tempo invisibili agli occhi della politica, un territorio che esiste soltanto sulle carte geografiche e isolato dal resto del Paese, senza nemmeno strade degne di questo nome. Eppure, noi calabresi non abbiamo smarrito la speranza di poter cambiare la sorte a cui siamo stati ingiustamente condannati. Perché custodiamo un senso di appartenenza alla nostra terra che nemmeno la peggiore delle campagne denigratorie può scalfire.
Signori governanti, la Calabria ha rialzato la testa da molto tempo, le nostre imprese annoverano eccellenze uniche nel Paese, e ciò grazie ai sacrifici e al coraggio di tanti imprenditori. Eravate troppo impegnati a fare altro, per accorgervene. La Calabria non è mafia, non è 'ndrangheta. Così come Gioia Tauro non è il porto della cocaina. È molto di più e di diverso. Si sceglie di "giocare facile" investendo su porti come Trieste e Genova, lasciando morire Gioia Tauro e tutto l' indotto imprenditoriale e umano che lo rappresenta. Abbiamo ettari di aree industriali nel retroporto, capannoni pronti ad accogliere investitori, agevolazioni economiche. Eppure gli imprenditori hanno paura di impegnarsi in Calabria. Abbiamo difficoltà ad attrarre investitori, perché stiamo pagando il retaggio di un passato che più non ci appartiene.
Del resto, se nemmeno il Governo e il Parlamento si sono impegnati a far emergere le nostre potenzialità, perché mai dovrebbero farlo investitori italiani o stranieri?
Questa è la conseguenza dell' inerzia politica, quando non fare significa avvalorare la credenza secondo cui Calabria è soggiogata ancora alla mafia! La Calabria è impegnata da tempo in un percorso di rinascita che prende avvio dallo sviluppo di una diversa reputazione, ma non possiamo farcela se proprio chi ci governa e ci dovrebbe sostenere ci volta le spalle. Così come siamo stanchi delle parole, ben sapendo che nei prossimi mesi ne saranno pronunciate tante, quando tutta la politica sarà impegnata nella campagna elettorale in Calabria.
Abbiamo bisogno di Voi adesso, non quando saranno i nostri voti a stimolare soluzioni che fino ad oggi non si sono trovate. Non promesse che dopo il 26 di maggio non troveranno sbocchi. Vi invito a venire in Calabria e a rendervi conto della nostra realtà, perché molte soluzioni non passano per vie economiche, così come molto può essere fatto nell' immediato.
Basterebbe anche uno sguardo distratto per capire che Gioia Tauro merita un diverso Commissario dell' Autorità Portuale, che abbia a cuore le sorti del porto, che si adoperi per fare di più e meglio in un clima di concertazione con tutti i soggetti coinvolti. Il mondo imprenditoriale e quello universitario della Calabria sono impegnati in un progetto nazionale volto a far conoscere la vera Calabria, la sua identità culturale, imprenditoriale, agricola e turistica. La Calabria è pronta a farsi scoprire in tutte le sue potenzialità, a sorprendere il Paese e il mondo intero.
PresidenteConfindustria Reggio Calabria © RIPRODUZIONE RISERVATA.

FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Visita del direttore della banca di Tokyo a Gioia Tauro per nuovi investimenti giapponesi in Calabria

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 26 MAR - Per conoscere le strategie di sviluppo portuale e le aree del retro porto dello scalo di Gioia Tauro, il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ, Kaneyuki Iseda, accompagnato dai funzionari dell' Istituto per il Commercio Estero (Ice), Invitalia ed Assoporti, nel primo pomeriggio, ha fatto visita all' Autorità portuale di Gioia Tauro. Obiettivo dell' incontro è stato quello di far conoscere l' infrastruttura portuale agli investitori della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ che, nell' ambito di un recente accordo Ice-Assoporti-Uir, hanno indicato Gioia Tauro quale realtà portuale da visitare attraverso un personale sopraluogo nel porto e nel suo retro porto. All' incontro, presieduto dal commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, hanno preso parte anche il vice presidente della Regione Calabria, Francesco Russo, l' ing. Francesco De Bonis, amministratore delegato di AutoTerminal Gioia Tauro, e i funzionari del Corap. Nell' illustrare le caratteristiche dello scalo, il commissario straordinario Agostinelli ha posto l' attenzione sulla dotazione infrastrutturale del porto, soffermandosi, altresì, sulle attività di sviluppo messe in campo dall' Ente per creare occasioni di ulteriore crescita. "Il nostro porto moderno e sicuro - ha spiegato Agostinelli - è collegato direttamente alle rotte dei traffici mondiali. Posto al centro del Mediterraneo, tra il canale di Suez e quello di Gibilterra, è in grado di ricevere e lavorare contemporaneamente tre mega portacontainer, grazie ai suoi profondi fondali di 18 metri". Agostinelli ha, quindi, illustrato le peculiarità del nuovo terminal intermodale che permetterà allo scalo di avere agevoli connessioni con l' entroterra, garantendo il passaggio delle merci dal mare al mercato terrestre attraverso le interconnessioni ferroviarie. Tra le altre attività in programma, il commissario straordinario dell' Autorità portuale ha descritto il progetto di realizzazione del bacino di carenaggio che, attraverso l' attività di manutenzione delle navi portacontainer, implementerà e diversificherà i servizi offerti dallo scalo. Dal canto suo, il vicepresidente regionale Francesco Russo ha illustrato le peculiarità della Zona Economica Speciale, istituita in Calabria. In particolare ha illustrato le diverse aree che ricadono al suo interno, evidenziando i benefici fiscali e burocratici destinati alle imprese che decidono di fare i propri investimenti a Gioia Tauro e in tutta la regione. Nel manifestare grande interesse per lo scalo di Gioia Tauro, il direttore Kaneyuki Iseda ha spiegato l' intenzione del suo Istituto di conoscere bene il territorio calabrese, al fine di poter concretamente creare le condizioni per dare vita a nuovi e futuri investimenti in Calabria. "Siamo impegnati - ha spiegato Kaneyuki Iseda - in un percorso di ricognizione nelle regioni del Mezzogiorno, e in particolare in Calabria, per selezionare aree e realtà dove poter destinare importanti investimenti di imprese giapponesi". L' incontro si è concluso con il sopraluogo all' interno del porto e nelle aree retroportuali nel corso del quale il direttore Kaneyuki Iseda ha potuto visitare il gate way ferroviario e alcuni capannoni disponibili per nuovi insediamenti imprenditoriali all' interno dell' area portuale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

FreshPlaza

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto di Gioia Tauro e agrumi pakistani: l' ennesima beffa per i produttori calabresi

MARIA LUIGIA BRUSCO

Mandarini Kinnow dal Pakistan sbarcano al porto di Gioia Tauro, in Calabria, dopo aver percorso 5.200 km, e gli operatori del settore agrumicolo calabrese non ci stanno. (Foto Ufficio Stampa Coldiretti Calabria) "Non solo concorrenza dal Nord Africa e Spagna, ma adesso anche dall' Oriente che sta lanciando il prodotto su larga scala. L' ultima stagione agrumicola â" dichiara Francesco Cosentini, direttore di Coldiretti Calabria â" ha fatto registrare prezzi bassi, perdite per molti produttori e poi una concentrazione di altri fattori che hanno determinato una tempesta perfetta: calamitÃ naturali, incoerenza commerciale, concorrenza sleale con produzioni di altri Paesi". "Durante la stagione invernale, abbiamo importato in Italia 170mila tonnellate di agrumi dal Marocco rispettando gli accordi commerciali stabiliti, ma tante sono le produzioni agricole che entrano sul mercato nazionale senza controlli e monitoraggio". (Foto Ufficio Stampa Coldiretti Calabria) "In Italia ci sono in circolazione clementine prodotte, raccolte e importate da operatori esteri e, nel frattempo, nella Piana di Sibari le clementine sono rimaste sulle piante invendute â" commenta amareggiata a FreshPlaza Maria MalagrinÃ² della Fruttone Srl di Corigliano Calabro (CS) â" Un operaio pakistano per raccogliere questa specie di clementine guadagna circa 30 euro al mese, pari a mezza giornata di un nostro bracciante agricolo e il prodotto estero non osserva nemmeno il 5% delle regole sanitarie alle quali ci atteniamo scrupolosamente nella Piana di Sibari". "Dovete sapere, inoltre, che prima di finire nel vostro stomaco questa specie di clementine rimane in mare per una quarantina di giorni. Le nostre clementine sarebbero giÃ evaporate, invece i Kinnow pakistani arrivano freschi come raccolti in giornata. La cosa piÃ¹ grave Ã¨ che arrivano e sbarcano nelle zone di produzione con l' assoluta complicitÃ di qualche imprenditore locale e, quindi, agevolato nella concorrenza sleale. Possibile infatti che vengano spacciate anche come clementine calabresi. Decisamente, si Ã¨ superato ogni limite".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

gazzettadelsud.it

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

L' interesse dei giapponesi sul porto di Gioia Tauro: la Banca di Tokyo pronta ad investimenti in Calabria

DOMENICO LATINO

Fuori (per il momento) dalla "BeltOne Road Iniziative" voluta dalla Cina, il porto di Gioia Tauro si consola con il "Sol Levante". Ieri pomeriggio, infatti, all' Authority è giunto il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ, Kaneyuki Iseda, accompagnato dai funzionari dell' Istituto per il commercio estero (Ice), Invitalia ed Assoporti. Alla riunione - come riporta la Gazzetta del Sud-Reggio Calabria oggi in edicola - , presieduta dal commissario straordinario dell' Autorità portuale Andrea Agostinelli, hanno preso parte anche il vice presidente della Regione, Francesco Russo, Francesco De Bonis, amministratore delegato di Auto Terminal Gioia Tauro, e i funzionari del Corap. Iseda ha spiegato l' intenzione del suo Istituto di conoscere bene il territorio, per creare le condizioni per dare vita a investimenti in Calabria. «Siamo impegnati - ha spiegato - in un percorso di ricognizione nelle regioni del Mezzogiorno, e in particolare in Calabria, per selezionare aree e realtà dove poter destinare importanti investimenti di imprese». © Riproduzione riservata.

giornaledicalabria.it

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto di Gioia Tauro: sopralluogo di investitori della banca giapponese

C' è l' interesse di investitori giapponesi per il porto di Gioia Tauro, dopo la sua esclusione dagli accordi per la "Via della seta" sottoscritti dal governo italiano con quello cinese. Il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ, Kaneyiuki Iseda, ha visitato la sede dell' autorità portuale, per conoscere le strategie di sviluppo dello scalo, inserito in recenti accordi fra Icea-Assoporti e Uir tra le infrastrutture da visitare. Alla riunione ha partecipato il vicepresidente della Giunta regionale, Francesco Russo. Lo scalo di Gioia Tauro, realizzato negli anni Settanta per servire il quinto centro siderurgico nazionale, mai costruito, funziona come porto container dagli anni Novanta ed è in questi giorni sotto i riflettori alla luce della crisi occupazionale che lo ha colpito ed ai movimenti di capitale intorno alla Mct, la società che lo gestisce, di cui la compagnia Msc potrebbe acquisire il controllo rilevando le azioni della Contship. La trattativa è in corso da alcune settimane.

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto di Gioia Tauro, "La città futura": "Il nuovo presidente dell' Autorità di sistema sia una figura di indubbia competenza"

"Le notizie delle ultime ore sul possibile passaggio della banchina del Porto di Gioia Tauro dal gruppo Contship a Msc, le decisioni di politica internazionale e le scelte economiche da effettuare per garantire un futuro allo scalo gioiese, richiedono una figura legittimata, competente e di spessore internazionale alla guida dell' Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro". Lo si legge in una nota dell' associazione "La città futura". "Lo abbiamo detto più volte pubblicamente e lo ribadiamo ancora una volta: il Governo scelga il nuovo presidente lasciando da parte le dannosissime logiche spartitorie che hanno caratterizzato anche in passato questo ruolo e si affidi a figure di indubbia competenza professionale. Il nuovo presidente dell' Autorità di sistema dovrà affrontare sfide di portata internazionale. Dovrà già possedere quindi le conoscenze e le competenze necessarie per interfacciarsi immediatamente con le diverse realtà economiche mondiali. E' impensabile che ancora una volta si facciano scelte al ribasso, frutto di accordi che non faranno che nuocere al territorio e che non potrebbero in alcun modo lavorare per lo sviluppo dello scalo gioiese. L' incertezza rallenta la crescita, l' incompetenza rischia addirittura di far fermare il porto. Per questo è necessario uno scatto d' orgoglio del Governo nazionale che garantisca, con una scelta di prestigio, legata esclusivamente alla competenza, un nuovo presidente dell' Autorità di Sistema all' altezza del compito assegnato".

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Banca di Tokyo in visita a Gioia Tauro

Il direttore della sede italiana della Mitsubishi UFJ, era accompagnato dai funzionari dell' Istituto per il Commercio Estero (Ice), Invitalia ed Assoporti

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

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Il porto di Gioia Tauro nel mirino degli investitori giapponesi

peculiarità del nuovo terminal intermodale che permetterà allo scalo di avere agevoli connessioni con l' entroterra, garantendo il passaggio delle merci dal mare al mercato terrestre attraverso le interconnessioni ferroviarie. Tra le altre attività in programma, il commissario straordinario dell' Autorità portuale ha descritto il progetto di realizzazione del bacino di carenaggio che, attraverso l' attività di manutenzione delle navi portacontainer, implementerà e diversificherà i servizi offerti dallo scalo. La Zona economica speciale Dal canto suo, il vicepresidente regionale Francesco Russo ha illustrato le peculiarità della Zona Economica Speciale, istituita in Calabria. In particolare ha illustrato le diverse aree che ricadono al suo interno, evidenziando i benefici fiscali e burocratici destinati alle imprese che decidono di fare i propri investimenti a Gioia Tauro e in tutta la regione. Nel manifestare grande interesse per lo scalo di Gioia Tauro, il direttore Kaneyuki Iseda ha spiegato l' intenzione del suo Istituto di conoscere bene il territorio calabrese, al fine di poter concretamente creare le condizioni per dare vita a nuovi e futuri investimenti in Calabria. «Siamo impegnati - ha spiegato Kaneyuki Iseda - in un percorso di ricognizione nelle regioni del Mezzogiorno, e in particolare in Calabria, per selezionare aree e realtà dove poter destinare importanti investimenti di imprese giapponesi». L' incontro si è concluso con il sopraluogo all' interno del porto e nelle aree retroportuali nel corso del quale il direttore Kaneyuki Iseda ha potuto visitare il gate way ferroviario e alcuni capannoni disponibili per nuovi insediamenti imprenditoriali all' interno dell' area portuale.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, sopralluogo di investitori giapponesi

GIORGIO CAROZZI

Catanzqro - C' è l' interesse di investitori giapponesi per il porto di Gioia Tauro, dopo la sua esclusione dagli accordi per la Via della Seta sottoscritti dal governo italiano con quello cinese. Il direttore della sede italiana della banca di Tokyo Mitsubishi Ufj, Kaneyiuki Iseda, ha visitato la sede dell' Autorità portuale, per conoscere le strategie di sviluppo dello scalo, inserito in recenti accordi fra Icea-Assoporti e Uir tra le infrastrutture da visitare. Alla riunione ha partecipato il vicepresidente della giunta regionale, Francesco Russo. Lo scalo di Gioia Tauro, realizzato negli anni Settanta per servire il quinto centro siderurgico nazionale, mai costruito, funziona come porto container dagli anni Novanta ed è in questi giorni sotto i riflettori alla luce della crisi occupazionale che lo ha colpito e ai movimenti di capitale intorno alla Medcenter Container Terminal, la società che lo gestisce, di cui il gruppo svizzero Msc potrebbe acquisire il controllo rilevando l' altro 50% della società italiana Contship. La trattativa è in corso da alcune settimane.

Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Escluso dagli accordi per la "Via della seta", il porto di Gioia Tauro nel mirino dei giapponesi

Sopralluogo di investitori di una banca giapponese nelle sede dell' autorità portuale. Alla riunione ha partecipato il vicepresidente della Giunta regionale, Francesco Russo

C' è l' interesse di investitori giapponesi per il porto di Gioia Tauro, dopo la sua esclusione dagli accordi per la "Via della seta" sottoscritti dal governo italiano con quello cinese. Secondo quanto riporta stamane il quotidiano "Gazzetta del Sud", il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ, Kaneyiuki Iseda, ha visitato la sede dell' autorità portuale, per conoscere le strategie di sviluppo dello scalo, inserito in recenti accordi fra Icea-Assoporti e Uir tra le infrastrutture da visitare. Alla riunione ha partecipato il vicepresidente della Giunta regionale, Francesco Russo. Lo scalo di Gioia Tauro, realizzato negli anni Settanta per servire il quinto centro siderurgico nazionale, mai costruito, funziona come porto container dagli anni Novanta ed è in questi giorni sotto i riflettori alla luce della crisi occupazionale che lo ha colpito ed ai movimenti di capitale intorno alla Mct, la società che lo gestisce, di cui la compagnia Msc potrebbe acquisire il controllo rilevando le azioni della Contship. La trattativa è in corso da alcune settimane.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. La richiesta della società all' Ente è arrivata dopo l' annuncio del Comune

Ruota panoramica sul golfo? Dovrà decidere l' Autorità portuale

Olbia e Gallura

Auto incendiata, rogo tra le case

Aveva sparato al fratello: 6 anni e 4 mesi

Ruota panoramica sul golfo? Dovrà decidere l'Autorità portuale

La violenta in auto: condannato a 5 anni

"Tango" nei guai per i video intimi della ex

L' annuncio dell' imminente sistemazione di una ruota panoramica alta 36 metri con vista sul golfo è arrivata, con una nota del Comune, giovedì scorso. La richiesta di autorizzazione all' Autorità portuale, da parte della società che gestirà l' attrazione, invece è stata presentata venerdì ed è arrivata all' attenzione degli uffici competenti solo lunedì. Su "La Maestosa", che dovrebbe essere inaugurata ai primi di giugno e restare in funzione fino a settembre, rischia di innescarsi un nuovo piccolo caso diplomatico, come avvenne per il concerto di Jovanotti che venne annunciato all' insaputa dell' Ente che ha competenza sugli spazi portuali.
In verità nella delibera dell' amministrazione è chiaramente specificato che il patrocinio (senza oneri finanziari per il Comune) non comporta il rilascio di autorizzazioni che dovranno essere richieste agli enti competenti. Le questioni da affrontare però non sarebbero proprio irrilevanti, da quelle tecniche (sotto l' area interessata passa il tunnel) a quelle paesaggistiche perchè la ruota sorgerebbe proprio di fronte al museo archeologico. Insomma, per sapere se anche Olbia avrà come Genova la sua ruota panoramica sul vecchio porto, non resta che attendere.(c.d.r.
)

La Nuova Sardegna

Cagliari

Filt Cgil: porto canale, a rischio i primi 40 posti

Cagliari, la Iterc attende notizie sul futuro dei traffici dei container. Oggi assemblea dei lavoratori

14 Economia

MERCATI ESTERI » IL REPORT DI CNA

L'export isolano rallenta dopo gli aumenti record

A frenare le esportazioni il settore agroalimentare, specie con il lattiero caseario Il crollo delle importazioni Usa tra i maggiori responsabili, sale solo il Canada

Filt Cgil: porto canale, a rischio i primi 40 posti

Cagliari, la Iterc attende notizie sul futuro dei traffici dei container. Oggi assemblea dei lavoratori

TERZO SETTORE

Ecco i prestiti alle imprese del sociale

La coop Domus de Luna: ora si può ragionare da imprenditori

A Nuoro nel 2020 la conferenza Euraf

CAGLIARI La crisi del porto canale di Cagliari comincia a presentare i conti: si rischiano i primi 40 licenziamenti, tutti dipendenti della impresa portuale Iterc, se nei prossimi giorni non si avranno notizie positive dalla concessionaria del terminal Cict sul futuro dei traffici nel porto industriale. È quanto emerso in un incontro tra i sindacati e il responsabile della ditta d' appalto che ha quantificato il numero degli esuberi, 40 su 63, rimandando però la decisione definitiva alla prossima settimana.

Oggi, intanto, si svolgerà l' assemblea unitaria di tutti i lavoratori del porto e dai primi di aprile partiranno una serie di iniziative di mobilitazione.

«Siamo preoccupati per il futuro complessivo del porto industriale e di tutti i lavoratori, diretti e degli appalti», ha detto la segretaria Filt-Cgil Cagliari Massimiliana Tocco, denunciando il fatto che «davanti alla crisi ormai palese nei dati del traffico ridotto dell' 80%, la Cict e il gruppo Contship Italia restano in silenzio».

È anche per questa ragione che il sindacato ha consegnato ai colleghi che siedono nel Cda del gruppo tedesco Eurokai, al quale fa capo Contship, una relazione sul porto industriale di Cagliari: «Si sono fatti carico di portare all' attenzione dei vertici del gruppo la nostra situazione - ha detto la sindacalista - aspettiamo risposte in settimana ma nel frattempo, considerate le incertezze determinate dall' assenza di interlocuzioni con il gruppo in Italia, abbiamo sollecitato un nuovo incontro con il ministro Toninelli, al quale chiediamo, dando seguito a quanto promesso in campagna elettorale, di convocare la Contship affinché chiarisca quali progetti ha sul nostro porto e, insieme a questo, di aprire un tavolo per valutare le altre opzioni in campo».

A questo si aggiunge un appello alla politica sarda perché non resti a guardare mentre rischiano di sfumare, da un parte circa 700 buste paga tra diretti, indiretti e indotto, e dall' altra le potenzialità di sviluppo che la presenza del porto industriale può garantire alla Città metropolitana e all' intero territorio.

L'Unione Sarda

Cagliari

Il dibattito

Una strategia per Cagliari

Commenti

RISPONDE MASSIMO CRIVELLI

Scorretti e impuniti

IL DIBATTITO

Una strategia per Cagliari

I VOSTRI SMS

SOLINAS E LA CONTINUITA' AEREA

RIUSCIRO' AD ARRIVARE IN TEMPO ALL'INCONTRO CON L'UE?

L eggo e sento di febbrili attività da parte di partiti, movimenti, associazioni, personalità, sull' approssimarsi delle elezioni comunali a Cagliari, a seguito delle scelte operate dall' attuale sindaco di dimettersi dalla carica di sindaco, eletto appena due anni fa (5 giugno 2016), per sedersi sulla poltrona del palazzo di viale Trento da consigliere regionale (24 febbraio 2019).

La cosa spiacevole è l' approccio al tema, che dovrebbe essere risolutivo data l' importanza che riveste tale scadenza politico/istituzionale, incentrato solo sulle caratteristiche del prossimo/a candidato/a sindaco del capoluogo sardo, mentre non leggo altrettanto sforzo d' analisi sulle necessità, sui bisogni e sulle nuove esigenze di una Città Metropolitana, affacciata su un meraviglioso fronte mare tra i più belli e interessanti del Mediterraneo, di avere uno sviluppo virtuoso nell' interesse della collettività dell' area vasta e dell' intera Sardegna.

Trovo disdicevole il fatto che si amministri Cagliari senza alcun riguardo della straordinaria potenzialità che potrebbe esprimere se il legame tra la città e il suo porto fosse visto come concreta opportunità di sviluppo. Un porto strategico abbandonato a se stesso, senza servizi di marineria, con scarsi servizi alla navigazione, in cui approdano a migliaia croceristi attratti dalle bellezze della città, ma con servizi da quarto mondo, senza alcuna politica in grado di attrarre investimenti con lo scopo di incrementare il turismo nautico. Si guardi al Porto Canale, il concessionario Contship Italia, gruppo leader di mercato nel business dei terminal container marittimi e nel trasporto intermodale, non investe un euro a Cagliari, mentre assieme ad Eurogest, investe sul Terminal di Cipro e a Tangeri, continuando a pagare gli stipendi ai dipendenti col porto praticamente fermo da mesi, di fatto narcotizzando il sistema per avere il ritorno della quiescenza e per l' ignavia delle politiche di governante distruggendo cosi un patrimonio di professionalità e ogni speranza di sviluppo al Porto Canale.

Governata da un management che occupa posti chiave al solo scopo del controllo del territorio e dell' infrastruttura, che di fatto viene tolta dal mercato della logistica in funzione degli interessi delle botteghe politiche, l' intera gestione del sistema portuale, tra i più strategici del Mediterraneo, rappresenta un annullamento o riduzione della produttività, della competitività industriale di una città, di un' isola e della sua società, insomma un vero disastro di deindustrializzazione.

Una riprova di questi fatti è data dalla decisione assunta dal Gruppo Contship Italia, di dire addio, dopo 24 anni, cedendo la sua quota all' altro socio MSC (Mediterranean Shipping Company) del Porto Canale di Gioia Tauro, che si è impegnato ad investire 150 milioni di euro per ammodernare il parco mezzi, un' ulteriore prova della marginalizzazione del Porto Canale di Cagliari.

Insomma Cagliari che dovrebbe essere il locomotore dello sviluppo dell' intera Isola, si configura solo ed esclusivamente come la fabbrica del metro cubo e della Sanità, intesa come opportunità politica, non certo di servizio alla salute. Cagliari avrebbe bisogno di un sindaco, di un Consiglio Comunale e di una Giunta, che avessero visione di prospettiva strategica che la città sarebbe in grado di assumere.

GIORGIO ASUNI GIÀ SEGRETARIO GENERALE CGIL CAGLIARI.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

The Medi Telegraph

Cagliari

Porto di Cagliari, a rischio quaranta posti di lavoro

GIORGIO CAROZZI

Cagliari - Rischiano il posto 40 dei 63 dipendenti della Iterc-Impresa terminalista di Cagliari, che attende dalla Cict (Cagliari International Container Terminal) notizie positive sul futuro dei traffici nel porto industriale. I primi licenziamenti sono stati prospettati in un incontro fra i sindacati e il responsabile della ditta d' appalto che ha quantificato il numero degli esuberi, 40 su 63, rimandando però la decisione definitiva alla prossima settimana. Domani pomeriggio (mercoledì) si terrà l' assemblea unitaria di tutti i lavoratori del porto e dai primi di aprile partià' una serie di iniziative di mobilitazione. «Siamo preoccupati per il futuro complessivo del porto industriale e di tutti i lavoratori, diretti e degli appalti», ha detto la segretaria Filt Cgil Cagliari Massimiliana Tocco. «Davanti alla crisi ormai palese nei dati del traffico ridotto dell' 80%, la Cict e il gruppo Contship Italia restano in silenzio». Il sindacato ha consegnato ai colleghi che siedono nel consiglio di amministrazione del gruppo tedesco Eurokai, cui fa capo Contship, una relazione sul porto industriale di Cagliari. «Si sono fatti carico di portare all' attenzione dei vertici del gruppo la nostra situazione», ha detto Tocco. «Aspettiamo risposte in settimana ma nel frattempo, considerate le incertezze determinate dall' assenza di interlocuzioni con il gruppo in Italia, abbiamo sollecitato un nuovo incontro con il ministro Toninelli, al quale chiediamo, dando seguito a quanto promesso in campagna elettorale, di convocare la Contship affinché chiarisca quali progetti ha sul nostro porto e, insieme a questo, di aprire un tavolo per valutare le altre opzioni in campo». La Fitl Cgil lancia un appello anche alla politica sarda, «perché non resti a guardare mentre rischiano di sfumare, da un parte circa settecento buste paga tra diretti, indiretti e indotto, e dall' altra le potenzialità di sviluppo che la presenza del porto industriale può garantire alla città metropolitana e all' intero territorio».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Toninelli: lo Stretto per noi è strategico

Investimenti su porti, strade, autostrade e ferrovie. «Stiamo dimostrando con i fatti che Messina e la Sicilia sono prioritarie». Ma sul Ponte è no: «Pensiamo alle cose concrete»

18

Messina

Toninelli: lo Stretto per noi è strategico

Investimenti su porti, strade, autostrade e ferrovie. «Stiamo dimostrando con i fatti che Messina e la Sicilia sono prioritarie». Ma sul Ponte è no: «Pensiamo alle cose concrete»

Gli incontri in Capitaneria e Authority

«Un impegno preso e rispettato»

Musumeci: siamo pronti a indire un referendum per il Ponte

Lucio D' Amico Il sistema portuale dello Stretto è strategico per l' Italia e per il Mediterraneo. Il Governo è pronto a confrontarsi con qualunque investitore, provenisse dalla Cina o da altri Paesi, purché si faccia l' interesse pubblico. E Il Ponte? «Credo che i siciliani prima vogliano strade, autostrade e ferrovie che funzionino».

È il "Toninelli Day". Il ministro dei Trasporti, dopo aver sperimentato di persona cosa significa percorrere ogni giorno l' autostrada Messina-Catania, arriva puntuale, alle 11, alla Capitaneria di porto, dove incontra i rappresentanti delle istituzioni e degli enti locali, prima di recarsi nella sede dell' Autorità portuale.

Quello dei porti è il principale motivo di vanto per l' esponente del Governo 5Stelle-Lega. «Abbiamo realizzato in poco tempo quello che ci veniva chiesto dal territorio, ne abbiamo raccolto le istanze, grazie alla deputazione messinese dei 5Stelle, e abbiamo fatto sì che l' Autorità di sistema portuale dello Stretto diventasse realtà. E così abbiamo sbloccato sia il porto di Gioia Tauro sia il sistema di Messina e Milazzo, visto che ormai siamo alla fine del regime di commissariamento e nelle prossime settimane procederemo alla nomina del nuovo presidente. Messina e Gioia Tauro erano stati collegati sulla carta, in realtà nei fatti erano scollegati e questo è la prova del fallimento della riforma targata Delrio. Lo ripeto, noi abbiamo ascoltato le istanze del territorio, considerando Messina, assieme agli altri porti dello Stretto, di rilevanza strategica per l' intero Paese».

E non è - assicura il ministro - solo la scelta del mantenimento della sede e della "governance" che conta.

Aver istituito la XVI Authority italiana significa volerci investire, per rendere l' Area integrata dello Stretto il simbolo del riscatto del Sud.

«Noi non escludiamo importanti investimenti, anche cinesi, siamo qui per sbloccare cantiere e opere realmente utili ai territori, a creare le condizioni affinché si possa investire in Sicilia e qui a Messina. Chi viene in quest' Isola, però, deve farlo rispettando le regole e deve avere come fine esclusivo l' interesse pubblico, guadagnare sì ma non a discapito dei siciliani. Chi vuole investire in porti e aeroporti deve farlo senza comprare quote e poi rivenderle in mancanza di una visione di sistema.

Io credo che il vento sia cambiato, lo Stato è tornato a fare investimenti in Sicilia, Rfi e Anas sanno di dover fare la propria parte e che faremo sentire continuamente il fiato sul collo».

Sul Ponte Toninelli ribadisce la posizione assunta sempre dai 5Stelle: «Ci sono ben altre priorità, mi domando come si faccia a parlare di Ponte quando poi non ci si può nuovere all' interno dell' Isola».

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

«Un impegno preso e rispettato»

18

Messina

Toninelli: lo Stretto per noi è strategico

Investimenti su porti, strade, autostrade e ferrovie. «Stiamo dimostrando con i fatti che Messina e la Sicilia sono prioritarie». Ma sul Ponte è no: «Pensiamo alle cose concrete»

Gli incontri in Capitaneria e Authority

«Un impegno preso e rispettato»

Musumeci: siamo pronti a indire un referendum per il Ponte

«Qualcuno ha chiesto cosa hanno fatto i 5Stelle per Messina. Non voglio alimentare polemiche ma non c'è mai stato finora un Governo che abbia rispettato le proprie promesse elettorali come quello attuale. E io personalmente avevo assunto un impegno con gli elettori messinesi: difendere l'auto - nomia dei nostri porti. Il risultato è andato anche oltre le mie aspettative e oggi l'Autorità portuale dello Stretto è realtà». Francesco D'Uva, capogruppo alla Camera, accompagna il ministro in questo suo tour tra autostrade, porti e palazzi istituzionali e lancia una evidente frecciata al sindaco De Luca, il quale ha attaccato duramente il Governo e i parlamentari 5Stelle e ieri ha disertato gli appuntamenti con Toninelli, preferendo recarsi nei punti estremi del territorio provinciale e delegando la rappresentanza dell'Am - ministrazione comunale al vicesindaco Mondello e all'assessore Dafne Mus o l i n o. A D'Uva si unisce l'intera deputazione pentastellata: «La visita di Toninelli a Messina conferma l'impegno del Governo per il Sud e rappresenta u n'ulteriore testimonianza del fatto che la Regione non è più sola». Lo dichiarano Barbara Floridia, Grazia D'Angelo, Antonella Papiro Valentina Zafarana e Antonio De Luca: «In campagna elettorale ci siamo impegnati affinché le peculiarità dello Stretto di Messina non andassero perdute e consegnate altrove. Avevamo promesso che ci saremmo battuti per la creazione della sedicesima Autorità portuale dello Stretto e, una volta al Governo, l'abbiamo realizzata: manteniamo sempre le promesse». Ed ancora: «Abbiamo riconsegnato a Messina il ruolo nevralgico al centro del Mediterraneo. Si tratta di una svolta epocale. La visita del ministro Toninelli coincide, non a caso, con l'imminente scadenza della manifestazione d'interesse avviata dal Ministero al fine di individuare il profilo migliore al quale affidare la presidenza dell'Autorità di sistema».

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Gli incontri in Capitaneria e Authority

Dopo i sopralluoghi sui punti più critici dell' autostrada Messina-Catania, il ministro ha avuto tre incontri istituzionali.
Il primo, nella sede della Capitaneria di porto, dove è stato accolto dal contrammiraglio Gaetano Martinez, direttore marittimo della Sicilia Orientale, dal capitano di vascello Gianfranco Rebuffat, comandante della Guardia costiera. Presente il prefetto, la dottoressa Maria Carmela Librizzi, autorità civili e militari e, in rappresentanza dell' Amministrazione comunale, il vicesindaco Salvatore Mondello e l' assessore Dafne Musolino.
Dopo il saluto con il personale della Capitaneria di porto, accompagnato dal commissario dell' Autorità portuale di Messina-Milazzo, Antonino De Simone, il ministro si è recato nella sede dell' Authority di via Vittorio Emanuele, dove ha incontrato il personale.
Toninelli ha avuto un dialogo anche con l' ing.
Gianluca Ievolella, provveditore interregionale per la Sicilia e la Calabria, con il quale ha fatto il punto sulle principali opere infrastrutturali e di collegamento della Regione siciliana di competenza del Provveditorato.
Fuori programma, il ministro si è anche recato all' Istituto Ortopedico di Ganzirri per incontrare l' agente della Polizia stradale rimasto ferito nel tragico incidente stradale sulla A18 costato la vita di Angelo Gabriele Spadaro.
Imminente la nomina del nuovo presidente della XVI Autorità di sistema.

18

Messina

Accademia dei Pericolanti Caccianti inaugura l'Anno

Toninelli: lo Stretto per noi è strategico

Investimenti su porti, strade, autostrade e ferrovie. «Stiamo dimostrando con i fatti che Messina e la Sicilia sono prioritarie». Ma sul Ponte è no: «Pensiamo alle cose concrete»

Gli incontri in Capitaneria e Authority

«Un impegno preso e rispettato»

Musumeci: siamo pronti a indire un referendum per il Ponte

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Musumeci: siamo pronti a indire un referendum per il Ponte

18

Messina

Toninelli: lo Stretto per noi è strategico

Investimenti su porti, strade, autostrade e ferrovie. «Stiamo dimostrando con i fatti che Messina e la Sicilia sono prioritarie». Ma sul Ponte è no: «Pensiamo alle cose concrete»

Gli incontri in Capitaneria e Authority

«Un impegno preso e rispettato»

Musumeci: siamo pronti a indire un referendum per il Ponte

Se sul Consorzio autostrade lo scontro è rovente (come riferiamo in altra pagina), anche il Ponte sullo Stretto diventa pomo della discordia tra Governo e Regione. Alle dichiarazioni del ministro, il presidente Nello Musumeci replica preannunziando l' intenzione di indire una consultazione popolare. «Prende sempre più consistenza l' ipotesi di indire un referendum sul Ponte sullo Stretto tra i siciliani per capire se questa opera, che non esclude la riqualificazione e il potenziamento della rete infrastrutturale dell' isola, è condivisa dal popolo siciliano o no», afferma il governatore.

Che, poi, rincara la dose: «Non può dire che parlare di Ponte è come se fosse un' offesa all' intelligenza, non lo consentiamo a casa nostra. Toninelli la smetta di obbedire a qualche cattivo consigliere locale e assuma per intero l' autorevolezza che gli deriva dal ruolo rivestito. Un ministro, lo ribadisco, non può dire che il Ponte sullo Stretto è offensivo, non glielo consentiamo».

La controreplica è affidata al vicepresidente dell' Ars, il leader siciliano dei 5Stelle Giancarlo Cancelleri: «Un referendum sul Ponte sullo Stretto?

Cosa volete che dicano i siciliani: non ci sono strade, secondo voi i cittadini vogliono il Ponte o le strade? Il nostro non è un no ideologico, noi diciamo che prima servono strade e ferrovie, solo dopo possiamo parlare del Ponte».

Nel dibattito, che era stato anticipato dal documento della Cisl siciliana e messinese, pronta a mobilitare «trentamila siciliani e calabresi a sostegno del Ponte», s' inserisce anche la Cgil. «Il nostro territorio - afferma il segretario generale Giovanni Mastroeni - attende risposte concrete sul piano del potenziamento e dell' adeguamento delle rete ferroviaria e viaria, sul piano della mobilità e della messa in sicurezza del territorio come precondizione per lo sviluppo. È sbagliato e fuori tempo, non essendo presente in nessun programma di nessun livello istituzionale, nazionale ed europeo, riproporre la costruzione del Ponte. Fra l' altro tale argomento in vista della manifestazione nazionale del sindacato unitario che si terrà il prossimo 22 giugno in una grande città del Sud crea solo contrapposizione e confusione togliendo l' attenzione sui punti contenuti nella piattaforma unitaria che è alla base di tale importante manifestazione per lo sviluppo del Mezzogiorno. Negative sono le scelte del Governo nazionale, che nell' ultima manovra economica ha tolto tutte le risorse per gli investimenti trasformandole in spese correnti. Rispetto poi al raddoppio ferroviario Messina-Catania-Palermo, il primo cantiere che vedrà la luce non è quello che si attende da oltre vent' anni e cioè la Giampilieri-Fiumefreddo, che peraltro ha un' importante ricaduta sullo sviluppo del turismo della nostra regione, ma il tratto Bicocca-Catenanuova. In tal senso negativo è come il ministro Toninelli abbia escluso il sindacato confederale dagli incontri programmati. Avremmo gradito l' opportunità di un confronto diretto proprio per le tante priorità strettamente collegate alle prospettive di crescita socio-economica dell' intera area metropolitana messinese e l' occupazione».

La Cgil ribadisce «la forte richiesta di superare i gravi ritardi esistenti sul raddoppio ferroviario, sugli interventi autostradali, sullo scorrimento veloce della Nord-Sud Santo Stefano di Camastra-Gela». E il sindacato ritiene fondamentale «un immediato approfondimento di merito sul progetto della sedicesima Autorità dello Stretto fondamentale per il futuro del sistema portuale Messina-Milazzo anche alla luce dei nuovi scenari dei collegamenti commerciali mondiali».

l.d.

Il vicepresidente dell' ArsCancelleri: «Referendum?I siciliani vogliono altro...»

FerPress

Messina, Milazzo, Tremestieri

Sicilia: Toninelli, Sud essenziale per rilancio del Paese. In programma investimenti reali

(FERPRESS) - Palermo, 26 MAR - "Ho chiuso la prima, lunga e intensa giornata siciliana incontrando i rappresentanti di Rfi e poi sia il Direttore marittimo di Catania, Gaetano Martinez, sia il Presidente dell' Autorità di sistema portuale di Augusta/Catania, Andrea Annunziata, per affrontare la situazione del porto etneo". Così in un post su Facebook il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli. "Per questa magnifica Regione abbiamo in programma investimenti reali per opere utili che migliorino realmente i collegamenti interni e verso l' esterno. I siciliani, me lo hanno detto in tanti, hanno bisogno dei servizi essenziali, sanità e infrastrutture su tutto. Ecco perché lo Stato deve tornare a fare lo Stato. Abbiamo dato il via a un cantiere fondamentale e ne abbiamo chiuso un altro, in modo da aprire finalmente al pubblico un viadotto importante. Sappiamo che non basta. La normalità è una conquista da queste parti. Ma io sono qui, per la terza volta in nove mesi, perché so bene che la Sicilia e il Sud sono essenziali per il rilancio di tutto il Paese", conclude il post.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Bretella porto-asse viario Oltre le attuali distanze

Authority favorevole, Amministrazione contraria

Milazzo

Abusivismo, demolizioni al Capo e nella Piana

Bretella porto-asse viario Oltre le attuali distanze

Authority favorevole, Amministrazione contraria

Quella convenzione e le ipotesi

Secca di ponente vietata Pescatori sul piede di guerra

Verifiche su 4 scuole e due palestre

Consumo idrico e rifiuti Bollette in rampa di lancio

milazzo La riapertura del dialogo tra amministrazione comunale e Autorità portuale sul futuro dei Molini Lo Presti potrebbe essere importante anche per sbloccare un' infrastruttura che si ritiene fondamentale per un rilancio dello scalo mamertino.

Ci riferiamo alla bretella di collegamento tra il porto e l' asse viario che l' Autorità portuale ha confermato tale nel Piano triennale delle opere pubbliche, pur con la consapevolezza che senza il via libera di Milazzo tutto è destinato a rimanere sulla carta.

Il sindaco Formica infatti sino ad ora ha sempre rintuzzato il pressing del commissario De Simone che in più occasioni ha affermato che non prevedere quest' opera è un errore viste le difficoltà nelle quali si trova il porto e soprattutto alla luce del grido d' allarme lanciato a più riprese dagli operatori che sono senza lavoro. Di recente sono state respinte alcune opportunità di nuovo traffico marittimo proprio per il grave pregiudizio che esse avrebbero arrecato alla viabilità cittadina.

L' Amministrazione da parte sua ha ribadito che non ha senso inserire questa strada nel Pot portuale quando la stessa non è prevista nel Piano regolatore e soprattutto quando mancano le somme per supportare un eventuale co-finanziamento.

Ora però l' interlocuzione sui Molini potrebbe essere la chiave giusta per sbloccare la situazione. Il collegamento porto-asse viario eviterebbe il danneggiamento a cui vanno soggette le vie cittadine attraversate da centinaia di automezzi pesanti durante le operazioni di carico e scarico nel porto per conto delle acciaierie Duferdofin che rimangono la sola attività che ancora fornisce occupazione ai portuali.

Inoltre gli automezzi diretti alle Isole Eolie sarebbero direttamente convogliati all' interno del bacino portuale senza provocare il caos viario a cui vanno soggette le strade cittadine specie nel periodo estivo.

Trattandosi quindi di un opera strategica di vitale importanza , chi di competenza dovrebbe adoperarsi al massimo per intercettare i finanziamenti nazionali ed europei per realizzare l' opera . Altrimenti , anche in una situazione di dissesto, si potrebbe chiedere al commissario di accendere un mutuo per un importo pari alla quota spettante al Comune di Milazzo. L' Autorità Portuale, anni fa, ha depositato presso il comune di Milazzo due progetti, uno di sottopasso ed uno di sovrappasso per la realizzazione di una bretella di collegamento porto-asse viario dando la massima disponibilità finanziaria per la parte di sua competenza. Qualora poi il tunnel fosse un' idea remota, sarebbe opportuno sedersi attorno ad un tavolo con l' Autorità portuale, ma anche con l' Asi e pensare a una viabilità dedicata, con una bretella esclusiva porto-svincolo autostradale, peraltro già prevista in una precedente bozza di variante al Prg comunale.

r.m.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

L'Avvisatore Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Il porto di Palermo cambia volto: maxi piano da 120 milioni

Via al programma di interventi, Monti: «Aperti oltre 40 cantieri». Rixi: «La Sicilia può diventare centrale nel Mediterraneo»

L'ACCORDO FIRMATO A ROMA

Ferrovie e terminal, Pechino cerca spazi a Genova e Trieste

Le due Port Authority hanno sancito l'ingresso nella nuova Via della Seta finanziata dai cinesi

«Più accoglienza»

Crociere patto tra Nizza e Marsiglia per il settore

Song Hailiang, Paolo Emilio Signorini e Marco Bucci

DRAGAGGI, CROCIERE E ROPAX: TUTTI I PROGETTI IN CAMPO

Il porto di Palermo cambia volto: maxi piano da 120 milioni

Via al programma di interventi, Monti: «Aperti oltre 40 cantieri», Rixi: «La Sicilia può diventare centrale nel Mediterraneo»

Pasqualino Monti: guida l'Authority di Palermo

Gli interventi di dragaggio del porto di Palermo e del porto di Termini Imerese, i lavori di rifiorimento della mantellata del molo a Termini Imerese e il dragaggio del porto di Trapani (anche se quest'ultimo non subito a convenzione) sono entrati a pieno titolo nel Pon Infrastrutture e Reti 2014/20, riconosciuti dal Tavolo centrale di Coordinamento delle Ali all'unanimità. Sotto la guida del presidente Pasqualino Monti, per la prima volta nell'ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai finanziamenti comunitari con opere prioritarie che hanno ottenuto il via libera nel principale strumento di programmazione infrastrutturale del Paese. «In tempi record commenta il presidente dell'Autorità portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti l'Adsp è stata l'unica ad aver convocato un Tavolo locale e ottenuto prima del tempo il finanziamento del Tavolo centrale, presentando progetti esecutivi e immediatamente appaltabili ». Nel dettaglio si tratta dei progetti, per il porto di Palermo, dei lavori di escavo del Bacino Crispi e rifornimento della mantellata (39,3 milioni di euro) per il porto di Termini Imerese lavori di dragaggio (35 milioni di euro), di completamento del molo foraneo sopraflutto (28 milioni di euro) per il porto di Trapani lavori di dragaggio e rispristino dei fondali (20 milioni di euro). Inoltre per la prima volta, da uno dei porti siciliani è pervenuta alla Commissione Europea Dg Move una candidatura diretta di un porto singolo a valere sullo strumento finanziario diretto della Commissione Cef (Connecting Europe Facility), Transport Call 2018, che finanzia interventi infrastrutturali sulla Rete TenT. L'Autorità di Sistema portuale del Mare Sicilia occidentale, infatti, ha candidato una proposta di cofinanziamento relativa alla progettazione esecutiva di una parte di un'azione infrastrutturale più complessa che riguarda i terminal roro e le connessioni di ultimo miglio per il miglioramento della connessione del porto di Palermo, nodo core della Rete, al resto del Corridoio scandinavomediterraneo. Il cofinanziamento copre il 50%, circa 750 mila euro su un totale di un milione e 400 mila. Per il vice ministro Edoardo Rixi «si scrive una pagina importante per la portualità siciliana, e anche per quella nazionale, perché non sono tante le Autorità di Sistema a essere così flessibili e vitali. È bello che la Sicilia, in questo cambio di passo che il Paese sta cercando di fare, sia protagonista e capace di giocare la propria partita. Il network della Sicilia occidentale ha messo in campo investimenti assolutamente importanti che hanno alle spalle una politica di recupero dei traffici per permettere alla regione di diventare competitiva nello scacchiere del Mediterraneo». Qui, ha sottolineato il viceministro «c'è spazio per il traffico roro e anche per la cantieristica e mi auguro che lo Sblocca cantieri di cui si discute in questi giorni porti a migliorare la mobilità siciliana. Adesso sappiamo che a Palermo si possono spendere bene i soldi pubblici, si possono recuperare finanziamenti europei». Circa quaranta i cantieri aperti, lavori avviati, molti anche conclusi, progettazione, gare, protocolli, accordi procedimentali, ricerche di fondi, tutto per disegnare i porti non nel futuro ma concretamente nel presente. Il network dei porti occidentali Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle è cresciuto in maniera esponenziale nei numeri, finanziari, di merci e passeggeri. Con 42 cantieri avviati, per la prima volta nell'ultimo quinquennio uno scalo siciliano è tornato ad avere accesso ai finanziamenti comunitari e i lavori di dragaggio di Palermo, Termini Imerese e Trapani hanno ricevuto l'indicazione di opere prioritarie. Non solo operatività, ma anche infrastrutturazione: un terminal roro prenderà sul molo Piave a Palermo il posto dei silos demoliti, un nuovo terminal aliscafi sostituirà le gru sul Sammuzzo mentre tutto il Trapezoidale si prepara a diventare una vera e propria marina bay. Rinascono anche i porticcioli: il primo a mostrare il suo nuovo volto sarà quello di Sant'Erasmo, pronto prima dell'estate. E se, causa cantieri in corso, il traffico crocieristico nel 2019 subirà una lieve contrazione, il 2020 porterà un grande balzo in avanti perché con i fondali adeguati il dragaggio del bacino Crispi 3 abbasserà a 12 il pescaggio la nuova infrastrutturazione e l'ordine nella viabilità, il porto di Palermo fa gola ai più grandi armatori».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Quotidiano di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Rapporto del Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno dal titolo "Italian maritime economy": centrale il ruolo dell' Isola

Imprese del mare, in Sicilia l' 11,5% del totale nazionale

Palermo è la 6a provincia italiana per valore aggiunto prodotto dal mare con 1,2 miliardi e 5a per numero di occupati

4 ISTITUZIONI E ATTIVITÀ PRODUTTIVE

Rapporto del Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno dal titolo "Italian maritime economy": centrale il ruolo dell'Isola

Imprese del mare, in Sicilia l'11,5% del totale nazionale

Palermo è la 6ª provincia italiana per valore aggiunto prodotto dal mare con 1,2 miliardi e 5ª per numero di occupati

Il porto di Pa ha movimentato circa 7,4 mln di tonnellate cargo nel 2018

Le opportunità di sviluppo delle fonti rinnovabili

Infrastrutture
Sbloccati fondi: si completa SS 640

AVVISI DI ESPROPRI
Il miglior mezzo per raggiungere in modo mirato il maggior numero di lettori.
Richiedi il tuo preventivo.
Direzione Vendite:
tel. 095 388268 - fax 095 7221147
direzionevendite@quotidianodisicilia.it
QdS

PALERMO - La Sicilia vanta un sistema marittimo con oltre 22 mila imprese, l' 11,5% del totale nazionale e l' import-export della nostra regione, nel 2018, è stato pari a 22,3 miliardi di euro, in crescita del 18%. Sono alcuni dei dati che emergono dal rapporto dal titolo: "Italian maritime economy" realizzato dal Centro di studi e ricerche per il Mezzogiorno, presentato nei giorni scorsi presso la Sala conferenze di Intesa Sanpaolo.

Da registrare l' intervento di Mauro Nicosia, presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra) per la Sicilia.

"Il sistema geopolitico che si sta venendo a determinare riporta il Mediterraneo in una posizione di centralità; - ha sottolineato - questo lascia immaginare che nell' arco dei prossimi anni grandi flussi finanziari potranno passare davanti alla Sicilia e noi dobbiamo cercare di capire in che modo intercettarli. Purtroppo il sistema infrastrutturale al servizio della logistica oggi nella nostra terra è particolarmente carente ed è quindi irragionevole pensare che noi si possa diventare dei player competitivi in questo contesto. - ha proseguito Nicosia - Occorre guardare ad un processo di sviluppo portuale che sia organico alle esigenze dei siciliani, partendo dal mercato interno e guardando a quello esterno.

Bisogna intervenire sulla potenzialità dei sistemi ferroviari nel tentativo di permettere, attraverso lo sviluppo dell' intermodalità, di decongestionare i porti e quindi renderli più performanti e occorre soprattutto intervenire sul sistema di mobilità interno e mettere in cantiere l' asse nord -sud dal Tirreno al Mediterraneo. Bisogna poi capire - ha concluso il presidente di Confetra quali dotazioni finanziarie avrà la legge sulle zone economiche speciali, quali saranno le modalità di erogazione dei crediti alle aziende che vorranno investirvi e portare avanti una politica di semplificazione delle questioni amministrative che oggi più di prima limitano la velocità delle merci più dei problemi infrastrutturali di cui abbiamo parlato".

Alessandro Panaro, responsabile dell' Area Maritime e Mediterraneam Economy di Srm, ha parlato dell' importanza delle crociere e del Ro -Ro per l' effetto moltiplicatore che producono nell' economia siciliana e ha aggiunto: "Dobbiamo vedere come fare partire le zone economiche speciali che sono uno strumento per attirare investimenti industriali. Nel momento in cui questi ultimi cominciano ad arrivare generano traffico marittimo. Altro punto importante sono gli investimenti nella rete portuale in generale e dunque, la messa a sistema di tutti i porti siciliani anche con l' obiettivo di collegarli meglio con gli assi infrastrutturali viari e ferroviari".

Il rapporto sull' economia del mare, presentato in conferenza stampa, mette particolarmente in risalto il ruolo di Palermo, sesta provincia italiana per valore aggiunto prodotto dal mare con 1,2 miliardi di euro e quinta per numero di occupati con 29.500 addetti.

Lo studio è focalizzato su due degli assett strategici del sistema portuale del capoluogo e degli altri scali che costituiscono l' Autorità del Sistema Portuale della Sicilia Occidentale -Termini Imerese e Porto Empedocle, ovvero le crociere e il Ro -ro. Il porto ha movimentato circa 7,4 milioni di tonnellate cargo con una crescita del 5,7% rispetto al 2017. Palermo, secondo l' indagine in oggetto, rappresenta il 6% del traffico nazionale. Il traffico del Ro -Ro del porto, importantissimo per il capoluogo, è cresciuto del 23,4% negli ultimi cinque anni.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Quotidiano di Sicilia

Trapani

Restyling della stazione marittima e delle aree esterne in vista di un incremento del traffico crocieristico

Trapani, tre milioni di euro per il rifacimento dell' area portuale

Il progetto del Trapani Cruise - RoRo Terminal sarà ultimato entro aprile

QdS PROVINCE 13

Trapani

Restyling della stazione marittima e delle aree esterne in vista di un incremento del traffico crocieristico

Trapani, tre milioni di euro per il rifacimento dell'area portuale

Il progetto del Trapani Cruise – RoRo Terminal sarà ultimato entro aprile

Il progetto prevede la manutenzione anche delle strutture adiacenti

Farmacie, in provincia denunce e multe

trc

Agrigento

trc

Effettuata nei giorni scorsi una video ispezione per valutare i metodi d'intervento più adeguati

L'Amministrazione sulla via d'Aragona "Attivi per risolvere problemi decennali"

Risposta dell'Esecutivo saccense dopo l'interrogazione dei consiglieri Bono e Milioti

Ancora sbarchi a Lampedusa

Tele Video Agrigento LCN 92 in Sicilia

Amica TV LCN 628

Prov. di: AG, TP, PA, CL e EN

www.televideoagrigento.tv

Per la vostra pubblicità 337965560

TRAPANI - A Trapani si sta iniziando un lento ma continuo processo di sviluppo, incominciando dal porto.
L' Autorità del sistema portuale del mare di Sicilia occidentale ha deciso di avviare il restyling della stazione marittima e delle aree esterne di pertinenza, per adeguarle alle rinnovate esigenze dimensionali e di comfort degli utenti in vista di un incremento del traffico crocieristico.
La struttura, da anni priva di manutenzione, è inadeguata alle attuali esigenze logistiche.
Il progetto del Trapani Cruise - RoRo Terminal sarà ultimato il prossimo aprile. Il costo finale previsto è di tre milioni di euro.
Nel dettaglio, si procederà alla chiusura della corte interna dell' edifi cio con una struttura leggera in ferro e vetro, destinata a sala d' attesa climatizzata per i crocieristi. Vicino questo spazio saranno collocate le offerte bar, gift -shop e altri servizi portuali, mentre una porzione dell' originaria corte rimarrà scoperta per consentire l' eventuale attesa all' aperto.
L' ingresso della stazione vedrà modificata la sua conformazione attraverso la netta separazione tra l' accesso pedonale, in parte coperto e accessibile ai portatori di handicap, e gli accessi carrabili con annessi parcheggi per circa 50 posti auto. La riconfigurazione della stazione marittima e delle aree di pertinenza si riconnette, all' interno della progettazione integrata e complessiva dell' intero waterfront, al rifacimento della recinzione attualmente esistente sulle vie Regina Elena e Ammiraglio Staiti, quasi fino in prossimità del nuovo Trapani Fast Ferry Terminal.
Ovviamente il progetto comprende tutta la zona portuale, infatti tra la primavera e l' estate partiranno le neces sarie operazioni di manutenzione dei manti stradali, delle banchine, recinzione del porto, interventi sull' impianto di illuminazione pubblica, sostituzione parabordi, rifacimento servizi igienici e collocazione segnaletica nella zona di viale Regina Margherita.
Un grande progetto, una grande idea per far ritornare Trapani ai fasti dell' America' s Cup. L' edizione del 2005 della regata è stata un trampolino di lancio fenomenale sia per il nuovo porto che per le nuove attività aperte in centro storico. I lavori ultimati saranno un bel biglietto da visita per attirare nuovi eventi e turisti provenienti da tutto il mondo.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Corriere della Sera

Focus

Macron a Xi: «Rispetto per l' unità europea»

Durante il summit all' Eliseo l' invito alla Cina a non trattare con i singoli Paesi per la Via della seta

Esteri

Macron a Xi: «Rispetto per l'unità europea»

Durante il summit all'Eliseo l'invito alla Cina a non trattare con i singoli Paesi per la Via della seta

Assalto all'ambasciata nordcoreana
Intrigo internazionale a Madrid

Gli uomini del commando erano della Cia o degli oppositori di Kim?

Stefano Montefiori DAL NOSTRO CORRISPONDENTE PARIGI
«Nessuno di noi è ingenuo. Noi rispettiamo la Cina, vogliamo dialogo e cooperazione, ma chiediamo di rispettare l' unità dell' Unione europea e i suoi valori». All' Eliseo, durante la conferenza stampa finale del mini-summit a quattro Francia-Germania-Ue-Cina, Emmanuel Macron ha lanciato un messaggio chiaro: possiamo e vogliamo collaborare, ma Pechino abbandoni la tentazione di negoziare accordi separati con i singoli Paesi europei, come ha fatto pochi giorni fa con l' Italia. Questo significa l' appello esplicito di Macron a «rispettare l' unità dell' Unione europea».

Nella visita di Stato del presidente cinese Xi Jinping ieri è stata la giornata (conclusiva) della diplomazia e della difesa del «multilateralismo forte», come lo chiama Macron: in contrapposizione alla logica esclusivamente bilaterale e commerciale del presidente americano Trump, Macron, Merkel e Juncker hanno provato a trovare un' intesa politica di fondo con Xi Jinping prima di aderire, semmai in futuro, al progetto della nuova Via della seta.

Questo non significa che nel frattempo non si possano fare affari, ai quali era stato dedicato il pomeriggio di lunedì: oltre alla maxi-commessa da 30 miliardi di euro per 300 Airbus destinati a tredici compagnie aeree cinesi, la francese Edf ha concluso con la cinese CEIC un patto per la costruzione in Cina di un parco eolico, BNP Paribas e China Investment Corporation hanno creato un fondo di cooperazione per gli investimenti da un miliardo, e la compagnia marittima CMA-CGM e China State Shipbulding Corporation hanno progettato di costruire insieme 10 navi.

Ma Xi Jinping era venuto a Parigi soprattutto per promuovere il grande progetto di infrastrutture della Via della seta, e su questo si è trovato davanti un Macron pronto a farsi spalleggiare dagli alleati europei per negoziare con la Cina da posizioni di forza, garantite solo se ci si presenta uniti. È stato Macron ad avere l' idea di invitare anche Merkel e Juncker all' Eliseo, e in conferenza stampa ha ringraziato Xi Jinping per avere accettato il nuovo format dell' incontro.

«Vorrei che le imprese europee trovassero in Cina lo stesso grado di apertura che le aziende cinesi trovano in Europa, cioè totale», ha detto Jean-Claude Juncker, che tra gli ultimi atti della sua presidenza della Commissione guiderà il vertice Ue-Cina in programma il 9 aprile a Bruxelles. Juncker ha evocato un tema fondamentale, quello della reciprocità di accesso ai rispettivi mercati.

La cancelliera Merkel ha battuto sullo stesso tasto: «Le nuove rotte della seta sono un progetto importante e noi europei vogliamo avere un ruolo, ma questo deve portare alla reciprocità e per il momento facciamo fatica a trovarla».

In sostanza, dopo il memorandum siglato in Italia, a Parigi Xi Jinping ha trovato la frenata di una coppia franco-tedesca pronta a porre condizioni. Il presidente cinese ne ha preso atto: «Certo ci sono dei punti di disaccordo, c' è competizione tra noi ma è una competizione positiva e la cooperazione è importante.

Stiamo avanzando insieme, non dobbiamo lasciarci dominare dalla diffidenza».

Alla fine Macron ha citato Confucio, e la sua teoria degli amici utili e nefasti: i primi sono giusti, fedeli e colti, i secondi deboli, falsi e chiacchieroni. Gli europei, amici utili, per adesso chiedono garanzie perché la Via della seta sia uno strumento di sviluppo e non di dominio.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Il Secolo XIX

Focus

Via della Seta, l' accordo Italia -Cina opportunità o minaccia per il Paese?

GENOVA

La città che riparte

Costa dona a Certosa un nuovo centro di aggregazione

La compagnia ristrutturerà un intero piano in via Borsieri Animatori di bordo in servizio come volontari nella struttura

530

300mila

1

ZOOM

Il sondaggio del Secolo XIX

Via della Seta, l'accordo Italia-Cina opportunità o minaccia per il Paese?

Via della Seta: gli accordi commerciali tra Italia e Cina sono un' opportunità o minaccia per il Paese?
È questo il tema del sondaggio che il Secolo XIX propone questa settimana nella rubrica Zoom. Gli accordi con Pechino sono al centro del dibattito politico nazionale. Il Presidente Mattatella ha dichiarato che i rapporti con la Cina non metteranno a rischio "l' amicizia con gli Stati Uniti".
Secondo voi, è giusto restare dalla parte degli USA o sarebbe meglio puntare sull' alleanza con la Cina? Dati i rapporti esistenti, particolarmente estesi sul fronte della portualità, siete favorevoli a rafforzare i legami? E per il sistema ligure, può essere una via auspicabile quella di attirare capitali cinesi? O è meglio contrastare il dilagare di flussi finanziari che potrebbero aumentare il potere delle multinazionali cinesi? Dal punto di vista culturale, le intese possono avere conseguenze positive per l' Italia e rappresentare un' opportunità di crescita oppure sono una minaccia per le nostre tradizioni? Ancora, la presenza crescente delle realtà cinesi può influire sui diritti e sui rap porti di lavoro delle imprese locali? Infine, per un Paese indebitato come l' Italia, la cessione del debito alla Cina può rappresentare una "trappola" o è una via percorribile? Si può rispondere allo Zoom fino a stasera. Partecipando, si ottiene la lettura gratuita, per un giorno, di un' edizione digitale de Il Secolo XIX.
- Ogni lettore che contribuirà a far sapere come la pensa sui vari argomenti proposti avrà diritto a un codice che offrirà la possibilità di leggere il giornale nella versione digitale, per un giorno.
Il codice comparirà dopo aver risposto all' ultima domanda del sondaggio e potrà essere utilizzato, per un giorno, entro il 31 dicembre del 2019.
Il codice darà diritto ad un credito per una copia digitaledel quotidiano utilizzabile solo nell' arco della stessa giornata: se il giornale non viene scaricato nell' arco della giornata, il credito scadrà e non sarà più utilizzabile.
Nel sondaggio anche una domanda sul giudizio dei lettori a proposito dello stato generale del Comune di residenza.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

Port News

Focus

Accordo Cina-Italia: un Milione di motivi per andare avanti

di Diego Moscati

Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE

26 Marzo 2019 — Interventi

La Via della Seta, andata e ritorno

Accordo Cina-Italia: un Milione di motivi per andare avanti

di Diego Moscati

Manager di Evergreen presso Italia Marittima S.p.A.

Con la firma avvenuta nei giorni scorsi del memorandum quadro tra il premier italiano Giuseppe Conte e il presidente cinese, Xi Jinping, è ufficialmente iniziato il cammino dell'Italia lungo la Via della Seta.

Se esiste un momento storico nel quale la via Sud può prendere il sopravvento sulla rotta verso i Paesi nordici, è decisamente questo.

Conosco piuttosto bene l'approccio degli orientali, lavorando da più di vent'anni nel Gruppo taiwanese dell'Evergreen. Non

CERCA

Cerca...

TAGS

Ambiente Autopilot Autoproduzione Autorità Portuali Blockchain Blue Economy Bonus Cantieristica navale Coesione territoriale Concessioni demaniali Containership Crociere Cura del ferro Darsena Europa Dazi Commerciali ESPO Europa Formazione Gigantismo navale GNL Industria 4.0 Infrastrutture Innovazione tecnologica Internet of things Interporto Vespucci Isola d'Elba Lavoro portuale Logistica Portuale Porto di Cagliari Porto di Livorno Porto di Piombino Progetti Ciman Protezionismo Refitting Riforma portuale Delrio Servizi tecnico-nautici Shipping Sicurezza Smart Port Storia di Livorno Traffici marittimi Traghetti Via della Seta Yachting

Con la firma avvenuta nei giorni scorsi del memorandum quadro tra il premier italiano Giuseppe Conte e il presidente cinese, Xi Jinping, è ufficialmente iniziato il cammino dell'Italia lungo la Via della Seta. Il nostro Paese si trova probabilmente davanti a una delle migliori opportunità che abbia mai avuto dal dopoguerra a oggi. E non è nella condizione di sbagliare. Ci troviamo al cospetto di un piano di investimenti internazionale che per la quantità dei capitali e dei Paesi coinvolti fa impallidire il Piano Marshall. Ritrovarsi a non essere parte di questo progetto, per ignavia o per scelta, creerebbe un danno enorme all'economia italiana in termini di mancato sviluppo. Gli investimenti nei porti di Trieste e di Genova potrebbero infatti dare il via a un processo di espansione davvero ampio. I nostri scali portuali sono soltanto una delle maglie della fitta catena logistica intermodale: per far fluire le merci attraverso la via che si sta costruendo, saranno necessari tutta una serie di ulteriori investimenti, nelle infrastrutture così come nei settori dei trasporti ferroviari, stradali e marittimi. Dare enfasi e corso al passaggio della Via della Seta attraverso il nostro Paese permetterebbe di sviluppare in maniera formidabile la così detta rotta via sud per le merci in arrivo dal Far East e dirette in Nord Europa. Ma potremo riuscirci solo se sapremo fare sistema a livello portuale italiano e dimostrare che l'opzione via sud esiste, è efficiente ed è conveniente sia in termini economici che di transit time. Per raggiungere questo obiettivo i porti devono operare assieme in modo da offrire ai carrier un ampio portfolio di scelte in termini di approdi possibili e soluzioni logistiche all'altezza della situazione. In buona sostanza, i grandi spedizionieri considereranno la rotta attraverso il Mediterraneo solo e soltanto se saranno certi di poter avere più opzioni, ovvero più partenze durante la settimana (a seconda del carrier che sceglieranno), come accade per i servizi verso il Nord Europa. Non possono rischiare di perdere una partenza e dover aspettare una settimana o più senza avere un'alternativa. Una volta avviato un volano di tale peso, i traffici in transito per il cluster portuale italiano potrebbero crescere in maniera esponenziale, con beneficio sia per i terminal di toccata oceanica che per quelli naturalmente e strutturalmente più devoti al traffico feeder, che a cascata distribuirebbero i contenitori verso i porti di sbarco finali. Tutto questo si tradurrebbe in un potente impulso allo sviluppo dei collegamenti ferroviari imprescindibili per raggiungere il Nord Europa. L'Italia, grazie alla sua posizione centrale, rappresenta in questo scenario la banchina del Mediterraneo e può fungere da approdo per l'intero bacino, dando un formidabile slancio alla competizione con i porti del Nord Europa. Ma non c'è tempo da perdere: davanti a noi abbiamo una finestra temporale che non durerà ancora per molto, anche perché gli investitori cinesi vogliono portare a compimento il disegno il prima possibile. Se esiste un momento storico nel quale la via Sud può prendere il sopravvento sulla rotta verso i Paesi nordici, è decisamente questo. Conosco piuttosto bene l'approccio degli orientali, lavorando da più di vent'anni nel Gruppo taiwanese dell'Evergreen. Non c'è alcun dubbio che se l'interesse della Cina per l'Italia dovesse incontrare un ostacolo o dovesse trovarsi impantanato nell'immobilismo, a Pechino inizierebbero a guardarsi attorno. E le alternative non mancherebbero. I cinesi potrebbero di fatto prendere in considerazione altri porti di paesi quali la Slovenia, la Croazia o magari la Francia, oppure potrebbero fermarsi nel Pireo, che diverrebbe l'unico avanposto su cui concentrate tutte le risorse per portare a compimento il collegamento ferroviario dalla Grecia al Nord Europa, progetto che se venisse realizzato escluderebbe definitivamente il nostro paese dalla Via della Seta. Colloqui con la Slovenia e il suo porto di Koper, così come con la Croazia e il suo porto di Rijeka, hanno già avuto luogo e sebbene per il momento l'Italia sembri essere stata preferita, si evince chiaramente che tra opzioni ferroviarie attraverso i Balcani o approdi marittimi in altri Paesi limitrofi, i piani di riserva esistono. Sullo sfondo restano poi altre due spade di Damocle: quella della ferrovia transiberiana e quella della rotta artica. Sono progetti ancora acerbi, ma che prima o poi giocheranno un ruolo fondamentale nel panorama della logistica mondiale, al pari se non di più di quanto lo sono stati il Canale di Suez e

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promopress 2013-2019

quello di Panama. Viene spesso menzionato il rischio di una invasione cinese, e si cita, a volte in modo improprio, il caso del Pireo. Io conosco bene quella realtà: Cosco ha ottenuto in gestione il porto greco all'interno di strette condizioni sancite nella concessione e negoziate con il Governo ellenico. Il loro operato è monitorato da una commissione governativa apposita e la dirigenza è molto attenta a non compiere atti contrari alle regole. Ciò premesso, non si può negare l'importanza e l'impatto che l'arrivo di Cosco ha avuto per la Grecia, sia in termini di ricadute occupazionali (la quasi totalità degli addetti è locale e non cinese), che in termini di sviluppo economico del territorio. L'Italia vuole rinunciare a tutto questo? Può permettersi di rinunciare a tutto questo? Credo fortemente che i 29 accordi firmati a Villa Madama siano un buon punto di partenza: ora, la prossima sfida sarà quella di portare avanti le trattative. Pechino ha enormi disponibilità finanziarie, solidissime competenze, una grandissima spinta innovativa e una vision a lungo termine che deve incutere rispetto: dimostriamo di essere all'altezza della controparte e sfoderiamo la nostra migliore capacità negoziale, senza però farci prevaricare. D'altronde, non abbiamo altra scelta se non quella di andare avanti: che lo vogliamo o no, l'avanzata della Via della Seta non si infrangerà sugli scogli di un pavido rifiuto italiano, ma come un fiume troverà rapidamente altre vie per giungere a destinazione. Sta a noi trarre il meglio dalle possibilità che si stanno delineando in questi giorni.