



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 24 gennaio 2019**

Prime Pagine

24/01/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 24/01/2019	6
24/01/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 24/01/2019	7
24/01/2019	Il Foglio Prima pagina del 24/01/2019	8
24/01/2019	Il Giornale Prima pagina del 24/01/2019	9
24/01/2019	Il Giorno Prima pagina del 24/01/2019	10
24/01/2019	Il Manifesto Prima pagina del 24/01/2019	11
24/01/2019	Il Mattino Prima pagina del 24/01/2019	12
24/01/2019	Il Messaggero Prima pagina del 24/01/2019	13
24/01/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 24/01/2019	14
24/01/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 24/01/2019	15
24/01/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 24/01/2019	16
24/01/2019	Il Tempo Prima pagina del 24/01/2019	17
24/01/2019	Italia Oggi Prima pagina del 24/01/2019	18
24/01/2019	La Nazione Prima pagina del 24/01/2019	19
24/01/2019	La Repubblica Prima pagina del 24/01/2019	20
24/01/2019	La Stampa Prima pagina del 24/01/2019	21
24/01/2019	MF Prima pagina del 24/01/2019	22

Primo Piano

24/01/2019	Il Secolo XIX Pagina 14 Tassa sui porti, fronte comune Roma -Madrid	23
23/01/2019	Agensir Porti: Nogarín (Anci), "da Toninelli aperture importanti su coinvolgimento sindaci per la gestione"	24
23/01/2019	Ferpress Autorità portuali: Nogarín (Anci), da Toninelli importanti aperture su coinvolgimento sindaci	25
23/01/2019	The Medi Telegraph Nogarín: «Sindaci nei board portuali, Toninelli non contrario»	26
24/01/2019	Il Tirreno Pagina 14 «Più potere ai sindaci nei porti anche Toninelli è d' accordo»	27
23/01/2019	Ferpress Riunita al MIT la Conferenza nazionale di coordinamento delle AP. Rixi, serve semplificazione	28

23/01/2019	The Medi Telegraph	Porti, Rixi: «L'obiettivo è snellire le Autorità»	29
23/01/2019	Port News	Rixi: i porti rimarrano pubblici	30
23/01/2019	TeleBorsa	Riunita al MIT conferenza nazionale di coordinamento autorità di sistema portuale	31
24/01/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 42 Gli obiettivi di Rixi «Procedure più snelle e regole uniformi»	32

Dai Porti

23/01/2019	Ansa	Porti: il terminal PSA Voltri-Pra celebra il 'Safety Day'	33
23/01/2019	Ansa	Porto Ravenna a rischio insabbiamento, navi crociera in calo	34
23/01/2019	Ansa	Porti: Livorno, monitoraggio dell' inquinamento acustico	35
24/01/2019	Corriere del Veneto	Pagina 9 Mose, test sulle paratoie tra un mese E nasce la task force per la gestione	36
24/01/2019	Corriere Fiorentino	Pagina 8 Porto, incontro Toninelli-Nogarín	37
23/01/2019	Corriere Marittimo	Civitavecchia, avviate le ispezioni del MIT nella sede dell'Authority	38
23/01/2019	Corriere Marittimo	Confitarma, Continuità territoriale: Le Sovvenzioni ai passeggeri e non alle compagnie	39
23/01/2019	Ferpress	Porti Roma e del Lazio: tasse portuali giù del 20% a Civitavecchia grazie ai decreti appena entrati in vigore	40
23/01/2019	Ferpress	Marittimi italiani: Vincenzo Onorato, comunicato Confitarma pieno di menzogne e inesattezze	41
23/01/2019	Ferpress	ASSARMATORI: Convenzione sulla Sardegna, il rispetto della legge non si può discutere	43
24/01/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 30 Porto, autostrade del mare Due società si fanno avanti	44
24/01/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 27 La Corte dei Conti auspica il superamento della fase d' incertezza all' Authority	45
24/01/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 27 Il calo dei traffici sul tavolo del ministro	46
24/01/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 35 Le tasse portuali calano anzi no: scontro Authority-spedizionieri	48
24/01/2019	Il Messaggero (ed. Ostia)	Pagina 37 Porto, l' Authority ripara la voragine sulla banchina	49
24/01/2019	Il Messaggero (ed. Viterbo)	Pagina 38 Le tasse portuali calano anzi no: scontro Authority-spedizionieri	50
24/01/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 11 «Sistema portuale dialoghi con i territori»	51
24/01/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 45 Fincantieri e pesca, un grido d' allarme	52
24/01/2019	Il Sannio	Pagina 4 Navi e inquinamento, «servono controlli e multe»	53
24/01/2019	Il Secolo XIX	Pagina 19 Porto, stop ai terminal sosta forzata per i Tir «Assurdo fermarsi»	54
24/01/2019	Il Tirreno	Pagina 33 L' Authority in lotta contro l' inquinamento da rumore	55
24/01/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 18 Alunni in visita ai terminal per scoprire il lavoro al porto	56

23/01/2019	inforMARE	Presentato a Cagliari il progetto europeo Mon Acumen per il controllo acustico nei porti	57
23/01/2019	inforMARE	Avviata a Marina di Carrara la seconda edizione del progetto PortoLab	58
23/01/2019	inforMARE	Dura replica di Assarmatori a Confitarma e pesantissime accuse di Onorato a Grimaldi e Mattioli	59
23/01/2019	inforMARE	Confitarma propone la ricetta spagnola per assicurare la continuità territoriale con la Sardegna	61
23/01/2019	Informatore Navale	L'Autorità Portuale in prima fila nella lotta all'inquinamento acustico. Pronti i sensori di monitoraggio dei rumori in porto	63
23/01/2019	Informazioni Marittime	Confitarma, "Convenzione Tirrenia distorsiva, meglio un contributo a utenza"	64
24/01/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 31 Varchi portuali, Gip sospende demolizione fino al 13 febbraio	66
24/01/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 31 Porto, è slittata al 20 febbraio l'udienza dinanzi al Tar di Lecce	67
23/01/2019	La Gazzetta Marittima	Cold ironing, niente danno erariale	68
23/01/2019	La Gazzetta Marittima	Oggi al MIT da Rixi tutte le AdSP sulle concessioni	69
23/01/2019	La Gazzetta Marittima	Se l'ambiente è una variabile a rischio penale	70
24/01/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 45 Monitoraggio acustico del porto Arrivano i sensori per rilevare i rumori	71
24/01/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 48 Le scuole coinvolte nelle visite allo scalo	72
24/01/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 48 Sinergia fra Grendi e l'Autorità	73
24/01/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8 Rixi: "Authority pubbliche ma l'obiettivo è snellire"	74
23/01/2019	Port News	La convenzione con Tirrenia? Insostenibile	75
23/01/2019	Press Mare	Accordo per una gestione congiunta dei dati meteo marini	76
24/01/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 12 «Lavorare in team» Dal settore nautico l'Ok all'Università	77
24/01/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 1 Capitale sociale di 5 milioni: turchi pronti a entrare nel porto	78
24/01/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 10 Molo polisettoriale, nuovo rinvio ma Yilport ha già pronta la società	79
24/01/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 10 «Bisogna fare in fretta, ci sono ancora 500 lavoratori ex Tct parcheggiati»	80
24/01/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 11 «Non facciamo scappare anche i turchi»	82
23/01/2019	The Medi Telegraph	Confitarma: «La convenzione Tirrenia è insostenibile»	83
23/01/2019	The Medi Telegraph	Onorato: «Da Confitarma un comunicato colmo di menzogne»	84
23/01/2019	The Medi Telegraph	Assarmatori: «Tirrenia sta rispettando la convenzione»	86

Focus

23/01/2019	inforMARE	Salvaguardare il riconoscimento della figura del pilota del porto	87
------------	------------------	---	----

23/01/2019	Informatore Navale	TARANTO, I PILOTI D'ITALIA CHIEDONO CHE VENGA SALVAGUARDATA LA LORO FIGURA	88
23/01/2019	Seareporter	I PILOTI D'ITALIA CHIEDONO CHE VENGA SALVAGUARDATA LA LORO FIGURA	89
23/01/2019	The Medi Telegraph	Conte: «In Italia le grandi opere vanno avanti. Anche quelle critiche»	90
23/01/2019	Ferpress	Torino-Lione: Gariglio (PD), diffida a ministero che impedisce accesso a relazione costi-benefici	91
24/01/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 8 Analisi Tav, la rinuncia rischia di costare penalità per il tratto Lione-Trieste	92
24/01/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 8 Genova mobilitata per la Gronda Anche il Nord Est vuole la Tav	93

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it



L'omicidio Rossa
Mattarella: i terroristi
in fuga scontino la pena
di **Marzio Breda**
a pagina 8



Domani gratis
Natalia Vodjanova:
«A 11 anni vendevo
frutta al mercato»
di **Michela Proietti**
chiedete l'inserito in edicola



Opposizioni e idee LE TRAPPOLE DEL VOTO EUROPEO

di **Antonio Polito**

Nonostante la discesa in campo di Silvio Berlusconi e Carlo Calenda, l'opposizione non sembra ancora in grado di dare una spallata al governo nelle prossime europee. Perché? Forse il problema è che non ha ancora trovato un nome per definire l'opposto di populismo e sovranismo, e finisce anzi spesso per rivitalizzarli con la sua polemica.

Non è del resto un compito facile. Il termine «populismo» si è rivelato un boomerang per chi lo ha appiccicato con intento denigratorio alle forze politiche emerse in questi anni, che infatti lo esibiscono con orgoglio. I «frame», e cioè i significati simbolici che assumono le parole nel senso comune, sono difficili da scardinare. Il linguista americano George Lakoff, che ha studiato il successo della destra americana, ci ha insegnato che se tu dici a un elettore «non pensare all'elefante» (simbolo del Partito Repubblicano) nella sua testa viene subito in mente un elefante, e la partita è già persa. Allo stesso modo, ogni volta che gli avversari del governo dicono «populismo», alla maggioranza degli italiani viene immediatamente in testa la parola popolo, che poi, nella sua versione latina, corrisponde al greco *demos*, da cui viene «democrazia»; e non ci trovano niente di male. Spiegare la differenza tra populismo e democrazia diventa così esercizio molto complesso, utile certo per lo studio e la ricerca, ma forse perdente nel dibattito pubblico, alquanto semplificato, dei nostri tempi.

continua a pagina 22



Juan Guaidó (35 anni), leader dell'opposizione in Venezuela, si autodichiara davanti ai suoi sostenitori presidente del Paese fino a nuove elezioni

CAOS TRUMP CON GUIDO CONTRO MADURO

Ora il Venezuela ha due presidenti Scontri e vittime

di **Rocco Cotroneo**

Il Venezuela nel caos. Il leader dell'opposizione Juan Guaidó si è autoproclamato presidente. Incassando il riconoscimento degli Stati Uniti di Donald Trump, del Canada e di altri Paesi sudamericani. Con Maduro, il Messico e la Bolivia. «Siamo la maggioranza, siamo il popolo di Hugo Chávez»: ha replicato il presidente Nicolás Maduro. Che ha dato ai diplomatici statunitensi settantadue ore per lasciare il Venezuela. Scontri nelle strade di Caracas: almeno nove i morti. alle pagine 2 e 3

«Si cambia, siamo pronti»

di **Giuseppe Sarcina**

a pagina 3

A Davos Merkel: «Serve una rivolta per battere i nazionalismi». Lite nel governo sulle trivelle

Conte, la sfida alla Francia

Il premier: «Il seggio Onu alla Ue». Missione Sophia, tensione con Berlino

L'ATTACCO DI PALAZZO CHIGI A PARIGI
L'idea non è sbagliata
(ma i tempi sono sospetti)

di **Paolo Lepri**

Ridiscutere in chiave europea il seggio della Francia al Consiglio di Sicurezza dell'Onu? È la proposta «ad effetto» di Giuseppe Conte. continua a pagina 22

LA FORZA E L'AZZARDO DI SALVINI
I migranti e una strategia
che non può funzionare

di **Goffredo Buccini**

È necessario mettere le premesse affinché i 375 milioni di giovani africani, che nei prossimi 15 anni saranno in età per lavorare, possano farlo senza scappare. a pagina 22



Conte sfida la Francia sul seggio all'Onu: Parigi lo lasci all'Europa. Tensione anche con la Germania sulla missione Sophia per il presidio del Mediterraneo. da pagina 4 a pagina 11

TRE ANNI DOPO
Il delitto Regeni
senza risposte
e il muro d'Egitto

di **Giovanni Bianconi**

Tre anni fa l'omicidio di Giulio Regeni. Il Cairo continua a fare muro. I magistrati italiani sono al capolinea. Per proseguire servirebbe una collaborazione delle autorità egiziane giudiziarie. Ora tocca alla politica fare luce e dare giustizia al giovane ricercatore italiano sequestrato il 25 gennaio 2016 e ritrovato morto una settimana dopo sul ciglio della Desert road per Alessandria d'Egitto. a pagina 12

MILANO / L'ALLARME NEL 2014

Viadotto a rischio per quattro anni sulla tangenziale

di **Giuseppe Guastella**



I piloni usurati sulla tangenziale a Rho

Per oltre quattro anni le auto hanno viaggiato su un ponte a Milano in stato «di grave compromissione». Ora è polemica. a pagina 14

IL DOPO CAMUSSO

Intesa nella Cgil Landini il leader

di **Enrico Marro** a pagina 24
commento di **Dario Di Vico**

STOMACO IN TEMPESTA?
Geffer RIPORTA LA QUIETE
1. spegne dolore e bruciore
2. toglie il gonfiore dello stomaco
3. combatte pesantezza e nausea
effervescente con triplice azione
È un medicinale che può indurre sonnolenza. Leggere attentamente il foglio illustrativo. AUT. MINSAL DEL. 10/01/2018

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**
I furbetti del reddito
Com'era prevedibile, è cominciata la caccia al reddito di cittadinanza da parte dei cittadini che non ne hanno diritto. Dagli uffici dell'Anagrafe — racconta Lorenzo Salvia sul Corriere di oggi — giungono i primi segnali degli effetti, anzi degli affetti collaterali. Famiglie solidissime sono entrate improvvisamente in crisi. Mogli e mariti che si sopportavano da una vita non hanno retto alla vista della «card» di Di Maio e si dichiarano disposti a rompere il matrimonio. Figli di provata fedeltà alle sottane materne rinunciano a vitto e alloggio, servizi di tintoria e stileria inclusi, pronti a lasciare la casa in cui sono cresciuti per andare a vivere da soli. Tutto finto, ovviamente, escogitato ad arte per sminuzzare il nucleo e il reddito familiare, mantenendoli sotto la soglia fatidica del 9.360 euro del parametro Isee (Indice Situazione Economica Equivalente) che dà accesso all'altino di Stato. La stessa scorciatoia utilizzata per saltare la fila di altri servizi sociali, in base all'aureo principio che tutto ciò che proviene dal Pubblico, essendo di tutti, non è di nessuno e quindi deve diventare mio, specie se spetta a qualcun altro. Principio altamente democratico, infatti in Italia lo applicano ricchi e poveri, amministratori e amministrati. L'usciera che chiede dieci euro per agevolare una pratica e il capufficio che ne pretende diecimila per timbrarla. Chi truffa di meno è il primo a indignarsi di chi truffa di più, quando invece è solo una questione di tariffario.

Cristina Cattaneo
Naufraghi senza volto
Raffaello Cortina Editore



Grazie alla legge Pd e alla non-querela della Lega, Bossi padre e figlio assolti senza neppure restituire il moltiplo. La joint venture Salvini-Renzi funziona



Giovedì 24 gennaio 2019 - Anno 11 - n° 23
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 15,00 con il libro "Padri fondati"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 1/4/2009

SBUGIARDATO "14 sollecitazioni", replica Bonafede

TRIVELLE Trattative infinite nel governo

Il popolo sono me

Macron nasconde i terroristi: "Niente richieste dall'Italia"

Parigi: "Nessun'istanza di estradizione". Roma: "Tutte trasmesse, alcune negli anni 80. Mai avuto risposta"

La ministra francese della Giustizia nega, ma le domande delle autorità italiane sono reiterate e pendenti (1 sospesa, 2 rigettate, 2 per cui la pena è prescritta) E i nomi dei latitanti sono inseriti nelle banche dati comuni dei Paesi Schengen

MANTOVANI E SANSA A PAG. 11

DA MEDIAPART
 Ma quale asse Parigi-Berlino: ad Aquisgrana il nulla assoluto

BONNET A PAG. 6

INVERSIONE A U
 Pettorino: "I libici fanno un ottimo lavoro, in mare molti meno morti"

CURZI A PAG. 5

Costa resiste a Salvini e alla lobby petrolifera Di Maio: "Non si molla"



Il voltagabbiana Matteo Salvini quand'era No-Triv

DE CAROLIS, DELLA SALA A PAG. 9 - 10

BATTAGLIA SULLE CURE PER GLI ULIVI
 Xylella, mega-affare da 100 milioni

MARGOTTINI A PAG. 14 - 15

di MARCO TRAVAGLIO

Se non lo vedessimo sovente in tv o in fotografia, ma ne leggessimo soltanto i pensieri leggendone i retroscena, il professor Sabino Cassese ce lo immagineremmo con la parrucca bianca e il codino infiocchettato, il volto impomatato e il neo finto sotto il nasino, o meglio ancora con la tuba sul capo, la redingote un po' lisa a coda di rondine, il panciotto con l'orologio a cipolla incatenato, il monocolo giocchialini pince-nez, le labbra di velluto cremisi misura 46-47 per tener comoda la gotta. Un perfetto cicisbeo del 7-800, di quelli che rientrarono a corte un po' anchilosati, col giarello e la flebo, dopo il Congresso di Vienna al seguito dei sovrani deposti dalla Rivoluzione e da Napoleone. Invece pare che il nostro sia un contemporaneo, anche se dalle sue recenti uscite non si direbbe: da quando il popolo (per non dire volgo, plebaglia, feccia) ha smesso di votare come dice lui, non passa giorno senza che l'arzilla misirizzi ci renda partecipi della sua diffidenza verso il suffragio universale, spazioso dal Corriere al Sole, dal Foglio a Repubblica, per tacere dei talk. L'estate scorsa fu tarantolato dall'improvvisa urgenza di dimostrare a edicole unificate che non era colpa di Autostrade se a Genova era crollato un ponte gestito da Autostrade su 43 cadaveri. E dunque guai se il governo avesse rinazionalizzato quel bene pubblico regalato alla Sacra Famiglia Benetton. Non gli faceva certo velo il fatto di aver seduto nel Cda di Autostrade dal 2000 al 2005, per 700 mila sudati euro tra gettoni di presenza e consulenze. La sua era una posizione ideale, sentimentale.

Ora, a levargli il sonno, è la riforma Fraccaro del referendum propositivo, che invece gli piaceva tanto quando la varò il governo Renzi col ddl Boschi-Verdini (che però si limitava a prometterla, rinviando tutto a una legge costituzionale tutta da scrivere), poi bocciato dagli italiani per tutt'altri motivi il 4 dicembre 2016. Intervistato da Repubblica, è "positivamente" sorpreso dal fatto che i 5Stelle abbiano "udito" degli "esperti" e il governo "cominci a rispettare la competenza": si era fatto l'idea che questi aborigeni fossero fermi alla clava, alla pietra focaia e ai segnali di fumo dalle loro palafitte. Invece hanno addirittura accolto vari emendamenti delle opposizioni sul quorum. Ma questo non basta a restituire il sonno, perché purtroppo nel referendum, come del resto nelle altre elezioni, non votano solo lui e gli amici del circolo dell'acnasta: vota nientemeno che "il popolo legislatore". E questo è un bel guaio. Perché accade sempre più spesso che lui gli dica (al popolo legislatore) di votare in un modo e quello voti in tutt'altra maniera. Per sfregio.

SEGUE A PAGINA 24

GUERRA CIVILE "Manina" Usa

Venezuela: Guaidó fa il golpe contro Maduro e Trump lo benedice



Oppositore Guaidó si proclama leader Anso

GRAMAGLIA A PAG. 18

NUOVO SEGRETARIO Lo sfidante Colla sarà il suo vice. A febbraio la prima piazza

Cosa cambia con Landini in Cgil Martina: "Reddito, errori nostri"

Accordo nel sindacato che domani eleggerà l'ex leader Fiom con oltre il 90%. Poi la manifestazione con Cisl e Uil il 9 febbraio contro la manovra di governo. Il candidato Pd: "Assegno di cittadinanza da non sottovalutare, ridiscutere il Jobs Act"

CANNAVÒ E MARRA A PAG. 2 - 3



ATTACCA IL SUSSIDIO
 CHI IGNORA LA CARTA

LORENZA CARLASSARE A PAG. 13

UNA SPONDA AL M5S
 SUI TEMI DEL LAVORO

STEFANO FELTRI A PAG. 3

L'INCHIESTA

Guaio Consiglio di Stato: il "n. 2" finisce indagato



PACELLI A PAG. 16

FRANCESCA REGGIANI



"La mia Maglie tra olivette e Hilton a carico nostro"

DELBECCHI A PAG. 16

INFLUENCER AL FESTIVAL Da evento musicale dell'anno a disastro

Onora le tue scadenze, sennò Fyre!

di SELVAGGIA LUCARELLI

Quando frequentavo le scuole medie, un insegnante particolarmente creativo decise di inculcarci il concetto di "fatica uguale risultato", invitandoci a occuparci di qualcosa da settembre a maggio, con continuità, per poi osservare tutti insieme i risultati. C'è chi disse "scrivo un libro in questi mesi", chi "io prendo

un gattino e lo cresco", chi giurò "imparerò a pattinare" e così via. Io che avevo un piccolo giardino, promisi "a giugno vi mostrerò il mio orto". Feci comprare dei semi a mia madre, poi pensai ad altro. Tutti i mesi, per pigrizia, rimandavo la semina. Poi semmai e mi scordai di annaffiare. Poi il freddo uccise le



prime piantine. Poi mi dimenticai di nuovo. Ad aprile, il mio orto, non esisteva, ma io ero convinta che in un mese avrei avuto piante alte come lampioni. Nel frattempo a scuola garantivo che avrebbero visto un capolavoro di botanica da far impallidire l'Amazzonia.

SEGUE A PAGINA 20

La cattiveria

Furto in casa Pisapia: rubati 300.000 euro in gioielli e orologi. Erano nascosti sotto "Il Capitale"

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

FINE DI UN TABÙ

Paolo Nigra: nasce a Genova il primo detective omosex

PAOLACCI E RONCO A PAG. 22



ANNO XXIV NUMERO 20

GIOVEDÌ 24 GENNAIO 2019 - € 1,80

"Incredibile, ci siete cascati ancora". Vittorio Feltri a ruota libera sulla volgarità, lo sberleffo, i titoli pazzi e lo stato etico del grillismo

Roma. "Certo che provo. Lo faccio apposta". E insomma, dice Vittorio Feltri, "non prendetemi troppo sul serio. Ci siete cascati ancora". Tempeste su Twitter e su Facebook, dichiarazioni di fuoco di deputati e senatori, sottosegretari all'Editoria e vicepres-

stanno simpatiche le lesbiche, che condividono i miei stessi gusti". Adesso però, direttore, non fare Libero qui sul Foglio. "Guarda che io posso anche esagerare, ma poi ci sono una sintassi e una semantica che rispetto perché la lingua italiana - almeno io, Di Maio non so - la conosco abbastanza. Se c'è chi invidia non capisce il codice dell'ironia, della provocazione, anche eccessiva e paradossale non problemi suoi. E comunque...".

care: "Guarda che lo sto facendo apposta". Viene in mente un vecchio titolo di Libero, direzione Belpietro: "Bastardi islamici". Quasi un programma politico. E poi c'è la parola fatta di "slurp", "lecca-lecca", "lingua", essudato, nomignoli, pernacchie e flutture di Traviglio. Ti riferisci alla Verità e al Fatto, giornali consanguinei? "Con loro non ho nessuna parentela. Cerco di non fare politica, mi annoia a morte. Però il Fatto mi piace". E perché ti piace? "Perché fa più schifo di Libero".

Feltri, con l'aria seccata di chi non esce mai dal personaggio. Poche settimane fa ha fatto questo titolo: "Comandanti i terroristi". Feltri ride. "Tutti i miei migliori amici sono Teroni. E nessuna persona normale si offende se su questa parola, che peraltro è di largo consumo per le strade d'Italia. Sotto quel titolo c'era un articolo di Azzurra Barbuti che era molto garbato. Scritto da una ragazza che poi è di Reggio Calabria. E a fianco c'era un pezzo di Paolo Ippoliti, che è mio amico da trent'anni, e che è napoletano come tutti sanno. Ma dai. E quello volgare sarei io?".

La richiesta della Germania

Milano. Per il ministro dell'Interno, Matteo Salvini, la missione navale Sophia "ha come ragione di vita...".

Alzati, Europa

Bernard-Henri Lévy ci dice la ricetta contro i nazionalismi: molto Macron, il ritorno di Renzi e un pizzico di Cav.

L'urgenza di un piano B per il governo

"Se il sovranismo è nemico della crescita e il governo dell'ansia, dell'incertezza e dell'isolamento rischia di aggravare la nostra crisi economica". Sei idee per salvare l'Italia dalla recessione. Intervista a Boccia, presidente di Confindustria

Il sudario multiculti

"Care femministe, così minate la libertà di noi donne musulmane". Il libro di Jeannette Bougrab

La Giornata

In Italia

La richiesta della Germania

Milano. Per il ministro dell'Interno, Matteo Salvini, la missione navale Sophia "ha come ragione di vita...".

Roma. Bisogna andare a testa alta verso queste europee di maggio, vaghe e allarmanti, perché tra coalizioni ipolitiche, partiti che non esistono più, alleanze, urla e disistinenzioni. C'è chi non vuole più lasciare partiti che ormai per ideologia non gli somigliano più.

La questione in fondo è tutta qui: "Un Paese che di fronte a una possibile recessione alimenta l'ansia, l'incertezza, l'isolamento e l'isolamento, è un Paese che non capisce fino in fondo che la decrescita si può evitare solo a condizione di scom-

La Francia e la Germania, tanto per essere chiari, sono i principali partner economici del nostro paese. In Francia finisce il dieci per cento del nostro export, in Germania il dodici per cento, e al di là degli aspetti commerciali c'è un tema di carattere geopolitico che merita di essere messo a fuoco quando parliamo di cosa rischia un paese come il nostro a restare isolato".

Roma. Il libro inizia nel lembo più estremo e freddo dell'Unione europea, in Finlandia dove Jeannette Bougrab si trovava fino a poche settimane fa, addetta

GIUSEPPE CONTE CRITICA L'UNIONE EUROPEA AL FORUM DI DAVOS. Il premier: "L'euro non ha risolto i problemi dell'Italia. Dobbiamo essere più uniti come europei, sogniamo un'Europa del popolo".

Castelnuovo deporting

Svuotare i centri d'accoglienza senza una strategia è solo propaganda, non il dispiegamento di politiche securitarie

Più volte contestato da suoi critici per essersi seduto dal lato giusto della storia, direttore Bertoldi, in bilico tra i benpensanti e gli intellettuali, oggi Bernard-Henri Lévy è arrabbiato perché questo declino va affrontato con energia.

La domanda delle domande, che corre sulla bocca di molti, è quando se ne vanno? Un'alternativa politica e parlamentare non c'è, allo stato, quindi niente garantisce un esito po-

strade, qui fanno la stessa cosa ma il governo del paese. La Merkel fa quel che può e che obiettivamente, senza più al suo comando il partito di riferimento (Cdu e Csu) e con la crisi-popolare della sua democrazia, è un po' Per gli dove, dalla Spagna alla Polonia alla lega anacostica dei super ricchi, da Londra a Budapest, tira un arca di burliana più o meno sotto controllo, più o meno meteorologica-

Roma. Cristoforo Colombo è stato messo al bando anche dall'Università cattolica di Notre Dame in Indiana. Con una lettera studenti e professori, il presidente dell'a-

USA, COLOMBIA, BRASILE PERÙ E CINA. UNO DEI CANTONIERI GUADALUPE presidente del Venezuela, dopo che il leader del Parlamento, eletto l'11 gennaio scorso, ha organizzato delle manifestazioni contro il governo. Durante le proteste i cortei sono stati scossi tra manifestanti antigovernativi e sostenitori di Maduro. Sono morte almeno quattro persone.

Quando se ne vanno? I fatti non bastano

Il caos italiano spiegato con il grasso del potere che legittima l'assurdo

Andrea's Version

Pensi al giaccone da pentitenza indosso con orgoglio dal perdelastello Bonafede in una giornata particolare, pensi a come si trattano i prigionieri, pensi al senatore Lamutti. Ci sono stelle, con le banche controllate dai Savi di Sion, quindi ad alcune frasi gentili di Beppe Grillo nei confronti dell'Iran "che è de-

Censura cattolica

L'università americana di Notre Dame censura gli affreschi su Colombo "Ha represso le vivaci culture dei nativi"

Chi sfilava e chi non paga

Giusto per smentire Filippo Gacci. Uno che il fatturato non lo cala affatto e, quanto a gusti personali, è così metrosexuale

Castelnuovo deporting

Svuotare i centri d'accoglienza senza una strategia è solo propaganda, non il dispiegamento di politiche securitarie

Quando se ne vanno? I fatti non bastano

Il caos italiano spiegato con il grasso del potere che legittima l'assurdo

Censura cattolica

L'università americana di Notre Dame censura gli affreschi su Colombo "Ha represso le vivaci culture dei nativi"

Chi sfilava e chi non paga

Giusto per smentire Filippo Gacci. Uno che il fatturato non lo cala affatto e, quanto a gusti personali, è così metrosexuale

Castelnuovo deporting

Svuotare i centri d'accoglienza senza una strategia è solo propaganda, non il dispiegamento di politiche securitarie

Quando se ne vanno? I fatti non bastano

Il caos italiano spiegato con il grasso del potere che legittima l'assurdo

Censura cattolica

L'università americana di Notre Dame censura gli affreschi su Colombo "Ha represso le vivaci culture dei nativi"

Chi sfilava e chi non paga

Giusto per smentire Filippo Gacci. Uno che il fatturato non lo cala affatto e, quanto a gusti personali, è così metrosexuale

Castelnuovo deporting

Svuotare i centri d'accoglienza senza una strategia è solo propaganda, non il dispiegamento di politiche securitarie

Quando se ne vanno? I fatti non bastano

Il caos italiano spiegato con il grasso del potere che legittima l'assurdo

Censura cattolica

L'università americana di Notre Dame censura gli affreschi su Colombo "Ha represso le vivaci culture dei nativi"

Chi sfilava e chi non paga

Giusto per smentire Filippo Gacci. Uno che il fatturato non lo cala affatto e, quanto a gusti personali, è così metrosexuale

Castelnuovo deporting

Svuotare i centri d'accoglienza senza una strategia è solo propaganda, non il dispiegamento di politiche securitarie

Quando se ne vanno? I fatti non bastano

Il caos italiano spiegato con il grasso del potere che legittima l'assurdo

Censura cattolica

L'università americana di Notre Dame censura gli affreschi su Colombo "Ha represso le vivaci culture dei nativi"

Chi sfilava e chi non paga

Giusto per smentire Filippo Gacci. Uno che il fatturato non lo cala affatto e, quanto a gusti personali, è così metrosexuale

Il sudario multiculti

"Care femministe, così minate la libertà di noi donne musulmane". Il libro di Jeannette Bougrab

La Giornata

In Italia

Roma. Il libro inizia nel lembo più estremo e freddo dell'Unione europea, in Finlandia dove Jeannette Bougrab si trovava fino a poche settimane fa, addetta

GIUSEPPE CONTE CRITICA L'UNIONE EUROPEA AL FORUM DI DAVOS. Il premier: "L'euro non ha risolto i problemi dell'Italia. Dobbiamo essere più uniti come europei, sogniamo un'Europa del popolo".

Castelnuovo deporting

Svuotare i centri d'accoglienza senza una strategia è solo propaganda, non il dispiegamento di politiche securitarie

Quando se ne vanno? I fatti non bastano

Il caos italiano spiegato con il grasso del potere che legittima l'assurdo

Censura cattolica

L'università americana di Notre Dame censura gli affreschi su Colombo "Ha represso le vivaci culture dei nativi"

Chi sfilava e chi non paga

Giusto per smentire Filippo Gacci. Uno che il fatturato non lo cala affatto e, quanto a gusti personali, è così metrosexuale

Castelnuovo deporting

Svuotare i centri d'accoglienza senza una strategia è solo propaganda, non il dispiegamento di politiche securitarie

Quando se ne vanno? I fatti non bastano

Il caos italiano spiegato con il grasso del potere che legittima l'assurdo

Censura cattolica

L'università americana di Notre Dame censura gli affreschi su Colombo "Ha represso le vivaci culture dei nativi"

Chi sfilava e chi non paga

Giusto per smentire Filippo Gacci. Uno che il fatturato non lo cala affatto e, quanto a gusti personali, è così metrosexuale

Castelnuovo deporting

Svuotare i centri d'accoglienza senza una strategia è solo propaganda, non il dispiegamento di politiche securitarie

Quando se ne vanno? I fatti non bastano

Il caos italiano spiegato con il grasso del potere che legittima l'assurdo

Censura cattolica

L'università americana di Notre Dame censura gli affreschi su Colombo "Ha represso le vivaci culture dei nativi"

Chi sfilava e chi non paga

Giusto per smentire Filippo Gacci. Uno che il fatturato non lo cala affatto e, quanto a gusti personali, è così metrosexuale

Castelnuovo deporting

Svuotare i centri d'accoglienza senza una strategia è solo propaganda, non il dispiegamento di politiche securitarie

Quando se ne vanno? I fatti non bastano

Il caos italiano spiegato con il grasso del potere che legittima l'assurdo



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
 Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI
 Anno XLVI - Numero 20 - 1.50 euro*

Oggi in edicola «La pianista di Auschwitz», il romanzo sull'orrore dei lager

SALVINI, C'È UN PROBLEMA È UFFICIALE, IL REDDITO ANCHE A ROM E CLOCHARD

Lo conferma Di Maio: soldi anche a chi sceglie di non integrarsi
 Un generale «arresta» la Lega: rischio crisi sulle trivelle

di Alessandro Sallusti

«Houston, abbiamo un problema», dicevano dalla navetta in orbita al centro di controllo a terra. E noi oggi potremmo parafrasare: «Caro Salvini, abbiamo un problema». Il problema è che al momento in Italia la legge è uguale per tutti, cosa non sempre vera nei fatti ma difficilmente aggirabile per vie politiche ufficiali. Per questo il reddito di cittadinanza approvato nei giorni scorsi dal governo dovrà essere erogato per forza - lo ha confermato ieri Di Maio - anche ai rom, ai barboni e agli immigrati con almeno dieci anni di permanenza in Italia.

Le nostre tasse in generale e il taglio delle pensioni ai nostri anziani finiranno quindi per mantenere cittadini che in molti casi scelgono liberamente di vivere ai margini della società e che spesso campano di furbizie e illegalità. Ne hanno diritto, e non può essere diversamente, esattamente alla pari dell'operaio disoccupato suo malgrado e del giovane volontario che non trova sbocchi occupazionali. Probabilmente ne avranno più facile accesso, nel senso che per questa tipologia di cittadini sarà semplice dimostrare la loro nullatenenza e indigenza, essendo per lo più sconosciuti al fisco. In teoria è possibile che la zingarella rom a cui la famiglia ha negato studi, intradandola su altre vie, faccia tesoro del reddito di cittadinanza e cambi vita. Ma è più facile pensare che la stessa del reddito ne faccia tesoro, punto. Cioè che aggiunga assistenza pubblica alla sussistenza privata che si procura in proprio. E secondo voi il senza-tetto per vocazione userà il reddito per rientrare nel circuito produttivo o per rendere un po' meno scomoda la sua scelta di emarginarsi?

Ognuno può fare le valutazioni che meglio crede, ma il rischio di allargare invece che stringere la forbice dell'ingiustizia sociale è oggettivo e davvero alto. Che per di più questo avvenga con la benedizione della Lega è un paradosso della storia e della politica. Partire dalle «ruspe» e arrivare a 780 euro per tutti è difficile da spiegare anche a chi oggi ti bacìa la mano. Né regge la scusa che «è roba dei Cinque Stelle», perché senza il voto della Lega questa cosa non passerebbe.

servizi alle pagine 6 e 7

40 ANNI FA L'OMICIDIO DI GUIDO ROSSA Più fiori al terrorista che all'eroe ammazzato

di Luca Fazzo



FIORI DEL MALE Le lapidi di Riccardo Dura e Guido Rossa

Riposano nello stesso cimitero, l'operaio Guido Rossa e il suo assassino Riccardo Dura: ma a 40 dall'uccisione targata Br del sindacalista comunista dell'Italsider sull'ossario di Dura una targa celebra il «comandante Roberto», mentre sui muri di Genova appare la scritta «Guido Rossa infame».

a pagina 8
 servizi alle pagine 8-9

VENETO, FURBATA DENUNCIATA DAI SINDACATI Altro che boom di assunti Ecco i lavoratori in leasing per aggirare il dl dignità

Lodovica Bulian

■ C'è un rovescio della medaglia nell'aumento dei contratti a tempo indeterminato vantato dal M5s con il decreto Dignità. È l'abuso di staff leasing, che anziché rispettare la norma la aggira.

a pagina 6

ACCUSE DI MOLESTIE Brizzi prosciolto Finisce in farsa il #metoo all'italiana

di Valeria Braghieri

È in s o m - ma... due delle tre denunce arrivate troppo tardi, le questioni tecniche, il gip che «rigetta», un procuratore aggiunto e due pm dai nomi cinematografici (quasi da cocchieri di Ben-Ur)... e in Italia si archivia. La vicenda che aveva dato il via alla versione nostrana del #Metoo si chiude senza conseguenze. Non si sa se non sia successo qualcosa ma è comunque impossibile dimostrarlo. Cadono le accuse di violenza sessuale a carico del regista Fausto Brizzi. Il «movimento femminista contro le molestie» (...)



segue a pagina 15

DOPO QUELLA (PERSA) SUI CONTI, NUOVA BAGARRE Su migranti e seggio Onu seconda guerra all'Europa

di Augusto Minzolini

Immagine gialloverdi della guerra dell'Italia alla Francia. Le truppe grilline a Montecitorio dispensano dichiarazioni pervase da un sentimento misto di trionfalismi e dubbi, quasi una parodia dell'Italietta che 80 anni fa si preparava a «spezzare le reni alla Grecia». Spiega il grillino Davide Tripledì, famoso alle cronache perché esordì in un discorso alla Camera avvertendo «sarò circonciso»: «I francesi hanno rotto le scatole. Non se ne può più. Eppoi non siamo solo noi, anche i compagni ce l'hanno sempre avuta con la Francia, per cui lo scontro ci porterà consenso. Certo (...)

SPERPERI VERDI

Fondi al Carroccio, salvi tutti i Bossi Condannato Belsito

Cristina Bassi

■ La battaglia in Appello sui fondi della Lega usati per spese personali fa segnare un punto alla famiglia Bossi. Per Umberto e Renzo è arrivato ieri il non luogo a procedere, mentre la condanna all'ex tesoriere del Carroccio Francesco Belsito è stata ridotta da due anni e sei mesi di carcere a un anno e otto mesi.

segue a pagina 3
 servizi da pagina 2 a pagina 5

a pagina 10

DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:

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

IN SALENTO SI INDAGA SUI LADRI DI PECCATI

**Microspie nel confessionale
 E in paese scoppia l'inferno**

di Giacomo Susca

Se la verità può costare cara, allora un pettegolezzo non ha prezzo. Specie se sussurrato all'amico nella piazza del paese, magari davanti a un bicchiere di negroamaro. Ma il guaio dei segreti è che non stanno bene da soli, cercano sempre qualcun altro a cui aggrapparsi, e di bocca in bocca si moltiplicano fino a diventare (...)

segue a pagina 15

NUOVA TENDENZA IN CUCINA

**Magro, economico e facile
 La «pollocrizia» è servita**

di Sara Mauri

C'è il petto magro, le cosce più grasse, la pelle croccante, le alette da fare fritte. Può essere fatto al forno, al vapore, a pezzi, intero. E poi è una carne igienicamente perfetta, supercontrollata. Nelle tavole italiane, anche in quelle degli chef stellati, sua maestà il pollo trova sempre più spazio.

a pagina 16
 Cuomo a pagina 16

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.
 immobildream.com

immobildream
 Non vende sogni ma solide realtà.



1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



NON RESTARE INDIETRO



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

GIOVEDÌ 24 gennaio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 20 | ANNO 20 - Numero 23 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



MANCA LA QUERELA, PROSCIOLTI. PAGA BELSITO

Bossi e il Trota graziati sulle spese

CONSANI ■ A pagina 17



Umberto Bossi

AMICI PER SEMPRE
Cani e padroni sepolti insieme
In Lombardia primo via libera

ANASTASIO ■ A pagina 14



IL COMMENTO

di GABRIELE CANÈ

BRIGATE VIGLIACCHE

CON GLI ANNI che sono passati, con i mille avvenimenti che si sono succeduti, mica ci si poteva ricordare di tutto. Dei terroristi, a esempio. Quelli che non sono ex, ammesso che lo si possa mai essere, perché hanno trascurato il piccolo dettaglio di scontare la loro pena. Cesare Battisti che sono ancora in giro per il mondo, insomma. Soprattutto per la Francia.

A pagina 8

IL COMMENTO

di ANTONIO TROISE

ORDINARIA LENTEZZA

IN IRPINIA, trentasei anni dopo il sisma, c'erano ancora progetti da completare e prefabbricati occupati da terremotati. In Abruzzo, Fernando e Vittoria, due coniugi in pensione, hanno aspettato dieci anni prima di rientrare nella loro casa, distrutta in una notte. Se tutto andrà bene, la ricostruzione dell'Aquila sarà completata solo nel 2025, quindici anni dopo la scossa del 6 aprile. Storie di ordinaria lentezza.

A pagina 2

Mattarella: prendiamo i latitanti

Terrorismo Duello con la Francia. Genova, scritte choc contro Rossa | COPPARI e COLOMBO ■ Alle pagine 8 e 9



ESCLUSIVO COLLOQUIO IN CARCERE CON LA KILLER CHIARA ALESSANDRI

L'assassina, 49 anni, è madre di tre figlie ha ammesso di aver ucciso la moglie dell'ex amante

«NON TORNERÒ PIÙ A CASA»

G. MORONI ■ A pagina 13

DUE TESTIMONIANZE

«Burocrazia molto peggio del terremoto»

FABBRÌ e MARCHETTI ■ A p. 2 e 3

BUSSETTI SUL CASO PISA

Il ministro: vandali a scuola, l'ultima goccia

PASSERI, CASINI e PAZZI ■ A p. 4 e 5

IL NODO TRIVELLE

Rissa Lega-M5s Costa minaccia le dimissioni

POLIDORI ■ A pagina 10

Due presidenti, Venezuela nel caos

Trump e il Sudamerica riconoscono Guaidò. Maduro resiste. Morti in piazza | PIOLI, JANNELLO e GIARDINA ■ A p. 6 e 7

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

9 771124 211405

SANDRO MAZZOLA

«Racconto Valentino, mio padre»

TURRINI ■ A pagina 15

DONNE SMENTITE

Niente abusi Brizzi scagionato

DEGLI ANTONI ■ A pagina 12

VIVINDUO

FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

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

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1 GIORNO

*Fonte dati IMS - vendite a volume integrativi farmaci, anno terminante ottobre 2018. Gli integrativi alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.





Oggi l'Extra Terrestre

SCONTRINI Danni all'ambiente e alla salute umana, la California li vuole abolire. Ma è battaglia durissima con le lobby della carta



Domani Speciale Egitto

TRE ANNI DOPO Nel terzo anniversario dalla sparizione di Giulio Regeni e nell'ottavo dalla rivoluzione, quattro pagine per chiedere verità e giustizia



Visioni

JONAS MEKAS Addio al fondatore del New American Cinema, autore di un infinito diario sul Novecento

Aprà, D'Agnolo Vallan e Piccino pagine 12 e 13

il manifesto

quotidiano comunista

CON FASCICOLO 1988
• EURO 3,50
• CON "LE MONDE DIPLOMATIQUE"
• EURO 2,00

GIOVEDÌ 24 GENNAIO 2019 - ANNO XLIX - N° 20

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

MAGGIORANZA SPACCATA

Le trivelle fermano governo e senato

La diversità di vedute sulle trivellazioni in mare tra Lega e 5 Stelle esplose in uno scontro che blocca il parlamento. Il ministro dell'ambiente Costa, in quota 5 Stelle, avverte che non intende firmare le autorizzazioni alla ricerca di idrocarburi in mare e nel caso è pronto a essere sfiduciato (non parla di dimissioni). Gli risponde con durezza il sottosegretario leghista all'economia Garavaglia: deve fare quello che il parlamento decide. Ma il parlamento non decide, bloccato dallo scontro tra leghisti e grillini. Il partito di Salvini si fa carico delle richieste delle società di estrazione: dice no a un aumento rilevante dei canoni di concessione. I 5 Stelle, criticati dal movimento No Triv per non aver fermato nuove trivellazioni, vogliono una moratoria di 18 mesi. Ne fa le spese il decreto «semplificazioni». E l'aula del senato, ferma ad aspettare. CIRILLO A PAGINA 5

zione: dice no a un aumento rilevante dei canoni di concessione. I 5 Stelle, criticati dal movimento No Triv per non aver fermato nuove trivellazioni, vogliono una moratoria di 18 mesi. Ne fa le spese il decreto «semplificazioni». E l'aula del senato, ferma ad aspettare. CIRILLO A PAGINA 5

zione: dice no a un aumento rilevante dei canoni di concessione. I 5 Stelle, criticati dal movimento No Triv per non aver fermato nuove trivellazioni, vogliono una moratoria di 18 mesi. Ne fa le spese il decreto «semplificazioni». E l'aula del senato, ferma ad aspettare. CIRILLO A PAGINA 5

RELAZIONE ANNUALE, SEDUTA SOSPESA La giustizia secondo Bonafede

Il ministro pentastellato Alfonso Bonafede, durante la relazione annuale al Parlamento, esprime la sua visione sulla Giustizia e fa infuriare le opposizioni. La corruzione in Italia «si vede a occhio nudo», dice, e alla Camera il presidente Fico è costretto ad interrompere la seduta. MARTINI A PAGINA 6

ni. La corruzione in Italia «si vede a occhio nudo», dice, e alla Camera il presidente Fico è costretto ad interrompere la seduta. MARTINI A PAGINA 6

all'interno

Missione Sophia

L'Ue avverte l'Italia: «Se vuole chiudere la missione»

Non si abbassano i toni tra Roma e Bruxelles sulla missione europea. E intanto ci sarebbe un piano per un nuovo impegno senza l'Italia. CARLO LANIA A PAGINA 2

Caracas, Juan Guaidó si dichiara «presidente» foto di Federico Parra / AFP

Il leader dell'assemblea nazionale venezuelana Juan Guaidó si autoproclama presidente tra la folla con il plauso incendiario degli Usa di Trump, della Colombia e del Brasile. La risposta-appello di Nicolás Maduro: «Destra golpista, il paese ha diritto alla pace» a pagina 8



Castelnuovo di Porto

Fermare quel pullman, un dovere di civiltà

ROSSELLA MURONI

Partiamo da una parola: civiltà. Una parola che non può essere messa in discussione, e per la quale ancora oggi vale pena battersi. Fermare un pullman carico di persone che non conoscono il loro destino non soltanto è giusto ma è necessario. — segue a pagina 3 —

Sicurezza
Una normalità la bava alla bocca universale

GINEVRA BOMPIANI

Il Governo attuale parla molto di sicurezza, a cui ha dedicato un Decreto, come se la sicurezza si potesse ottenere per decreto. In realtà c'è una sola cosa che produce sicurezza, ed è la benevolenza. — segue a pagina 15 —

CONGRESSO CGIL C'è l'intesa: Landini segretario, Colla vice



A un giorno dal voto che avrebbe sancito la spaccatura, l'accordo è arrivato. La minoranza riformista riconosce che la maggioranza dei delegati appoggia Maurizio Landini che oggi sarà eletto nuovo segretario generale della Cgil. Ci saranno due vice: lo sfidante Vincenzo Colla e Gianna Fracassi o Tania Scacchetti. FRANCHI A PAGINA 4

Ricordo Mara Chiaretti, le mille storie di uno spirito libero

LUCIANA CASTELLINA

È una perdita dolorosa quella, prematura, di Mara Chiaretti. Era ormai diventata una regista nota, una vocazione tardiva, perché inizialmente Mara è stata critica d'arte. Ma siccome era brava e sensibile, anche in questa professione è stata eccellente. — segue a pagina 13 —

all'interno

Marielle Franco Bolsonaro nei guai per legami con i killer

CLAUDIA FANTI PAGINA 7

Giulio Regeni «Aiutateci» Fico scrive ai presidenti Ue

ELEONORA MARTINI PAGINA 6

Curdi Ypg Udiienza rinviata per i combattenti italiani

CHIARA CRUCIATI PAGINA 9

biani



Mediterraneo «Avanti, alò, chi mmore more»

RENZO PARIS

Nell'inferno della notte, un povero cristiano racconta di essere scivolato e di essersi fracassato la testa. Steso per terra «a piagne a vita mozza», gli passa accanto una carrozza signorile, e una vocina dalle trine del finestrino ordina: «Avanti, alò, chi mmore more». — segue a pagina 15 —

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G. 04/01/2002/0101
9 770225 215000
01324





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCNVI-N° 73 ITALIA
SPEDIZIONI IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 20/01, L. 662/98

Fondato nel 1892



Giovedì 24 Gennaio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REDAZIONE: "IL MATTINO" - "L'OSIRIS" - EURO L30

Le vie del mare
Confitarma
contro Tirrenia
nella «guerra»
sulle concessioni
Pane a pag. 12



Il calciomercato
Il Psg: Allan subito
e Koulibaly a giugno
DeLa adesso vacilla
Taormina a pag. 16



Divi al cinema
Pop, sesso e droga
dopo Mercury
anche Elton John
diventa un film
Cosulich a pag. 13



Onu, l'Italia sfida la Francia

►Conte attacca il patto Merkel-Macron: «Il seggio vada alla Ue, ora serve un'Europa del popolo»
Migranti, la Germania frena sull'uscita da Sophia. Anche in Campania i profughi di Castelnuovo

Svolta nel sindacato
Cgil a Landini
in bilico
tra pensionati
e nuovo lavoro

L'analisi / 1
BERLINO-PARIGI
QUELL'ASSE
DA NON SEGUIRE
Giulio Sapelli

Il trattato di Aquisgranum, in latino, di Aachen, in tedesco, di Ais-la-Chapelle, in francese, oppure di Aken, in olandese, avrà lo stesso effetto di quello del 1748? Quel trattato segnava la fine delle guerre di successione austriache, che sancirono il predominio della Prussia che si annesse la Slesia e iniziò in tal modo quel percorso vittorioso che la portò alla fondazione - sotto la spada degli junker - dell'impero Guglielmino, ovvero della Germania moderna.
Continua a pag. 39

Nuovo affondo contro il patto Merkel-Macron: il seggio permanente di Parigi nel Consiglio di sicurezza Onu sia assegnato "nel contesto europeo" e non più "a un singolo Paese", dice Conte. Alta tensione anche sulla missione Sophia dopo la frenata sull'uscita della Germania. Berlino fa sapere che manderà le navi «se ci saranno condizioni per ripristinare il contrasto ai trafficanti». Salvini avverte: «O cambiano le regole o finisce la missione».
Ajello, Di Giacomo, Mangani e servizi da pag. 2 a 5

Le interviste del Mattino
Tajani: così a rischio
gli interessi nazionali



Francesco Lo Dico
«Il governo gialloverde sta sbagliando tutto. Così l'Italia e gli italiani rischiano di non contare più niente». Il presidente del Parlamento europeo, Antonio Tajani avverte: «La situazione rischia di sfuggirci di mano».
A pag. 3

Lite M5S-Lega
Caos trivelle
Costa minaccia
le dimissioni

Un ministro che minaccia le dimissioni. Un viceministro che lo richiama ai suoi doveri. Un decreto che all'improvviso rischia di saltare. L'ennesima fibrillazione del governo giallo-verde arriva sul caso Trivelle.
Bassi a pag. 6

Oscar Giannino

Questa volta è proprio il caso di dire «ve l'avevamo detto». Chi avesse voglia, può controllare. Il 14 gennaio 2017 lanciammo una previsione sulla successione del suo leader, Susanna Camusso. Scrivemmo che si era celebrato un patto, "l'atto del contrattone".
Continua a pag. 39
Santonastaso a pag. 9

L'analisi / 2
SE IL CERINO
RESTA IN MANO
ALL'ITALIA

Massimo Adinolfi

«Una dialettica più vivace». Per il ministro degli Esteri, Moavero Milanesi, le ultime prese di posizione dei nostri vicepremier, Salvini e Di Maio (con l'appoggio esterno di Di Battista), poco simpatetiche nei confronti della Francia, vanno rubricate sotto la voce: normale dialettica. Le discussioni politiche, che in vista delle elezioni continentali sicuramente si intensificheranno, non modificano il quadro delle amicizie e delle alleanze.
Continua a pag. 39

Il dissesto e i disagi



Corso Meridionale, il cassonetto al centro della carreggiata per segnalare una buca profonda
Napoli, il cassonetto copre la maxi-buca città gruviera: 10mila cause al Comune

Paolo Barbuto in Cronaca

Ucciso per noia condanna a 16 anni per i tre baby-killer

Napoli, il vigilante ammazzato all'uscita del metrò
La rabbia del figlio: la nostra pena non finirà mai

Leandro Del Gaudio

Uno dei tre confessò che «aveva fumato diversi spinelli» e poi deciso con gli amici di picchiare, così per noia, la guardia giurata. Il vigilante Francesco Della Corte, 51 anni, in servizio alla stazione del metrò di Piscinola, morì dopo 12 giorni di agonia in ospedale. I responsabili dell'omicidio, tre ragazzi di 15, 16 e 17 anni, sono stati condannati a 16 anni. La rabbia del figlio della vittima: la nostra pena non finirà mai.
In Cronaca

Il giallo sulla Manica
Sala, l'audio choc
«Aereo a pezzi
papà, ho paura»

«Sono qui sull'aereo che sembra che sia sul punto di cadere a pezzi», queste le parole terrorizzate del calciatore argentino Emiliano Sala. L'ultimo messaggio choc dall'aereo disperso sulla Manica.
Malfetano a pag. 10

Sudamerica Guaidó si proclama presidente Venezuela: destituito Maduro festa nelle piazze, ok di Trump

Decine di migliaia hanno marciato a Caracas contro il governo del presidente Nicolás Maduro. Davanti alla folla dei manifestanti il leader dell'opposizione venezuelana Juan Guaidó (nella foto) si è autoproclamato presidente del Paese. E nel giro di poche ore è arrivato anche l'ok di Trump e dell'Organizzazione degli Stati Americani.
Pompetti e servizi a pag. 11

Noi & loro
L'erede di Chavez
e l'attrazione fatale
di grillini e sinistra

Mario Ajello

Chi sta cadendo, Pinochet? No, Maduro. Anche se Luigi Di Maio aveva equivocato e tempo fa ha parlato di Pinochet come «dittatore del Venezuela».
Continua a pag. 38

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA

ENERGIA

1° FARMACO





Il Messaggero



21€ € 1,40* ANNO 141-N° 23 ITALIA

NAZIONALE



Giovedì 24 Gennaio 2019 • S. Francesco di Sales

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Segnalato il battito irregolare
Roma, si salva dall'infarto grazie allo smart watch
 Maestro di sci in pensione avvisato dal proprio orologio di ultima generazione
 Bernardini e Cassetta a pag. 14

Scoperto a Rieti
 La favola di Darboe migrante e mezzala dal Gambia alla Roma Primavera
 Ferretti nello Sport



«Denunce infondate»
 Fausto Brizzi, fine dell'incubo: archiviate le accuse di molestie sessuali
 Satta a pag. 23



Casa
 ilmessaggerocasa.it
 Vai su ilmessaggerocasa.it
 Il tuo nuovo indirizzo di casa.

Italia-Francia, sfida sul seggio Onu

► Conte contro il patto Macron-Merkel: «L'euro ha creato debito, la Ue è del popolo» Migranti, retromarcia tedesca sulla missione Sophia. Ma Salvini: pronti a chiuderla

Il bis di Aquisgrana
Parigi-Berlino
 asse che non ha mai portato nulla di buono

Giulio Sapelli

Il trattato di Aquisgrana, in latino, di Aachen, in tedesco, di Aix-la-Chapelle, in francese, oppure di Aken, in olandese, avrà lo stesso effetto di quello del 1748? Quel trattato segnava la fine delle guerre di successione austriache, che sancirono il predominio della Prussia che si annesse la Slesia e iniziò in tal modo quel percorso vittorioso che la portò alla fondazione - sotto la spada degli junker - dell'impero Guglielmino, ovvero della Germania moderna.

La Francia in quel tempo dovette rinunciare ai cosiddetti Paesi Bassi Meridionali come si denominava allora il Belgio, che ritornò sotto il dominio austriaco, mentre la Gran Bretagna ampliò i suoi domini coloniali che l'avrebbero resa la dominatrice dei mari sino alla Prima guerra mondiale. Nell'attuale Trattato di Aquisgrana siglato da Francia e Germania, non pare vi sia nulla di così grandioso e foriero delle trasformazioni che, invece, il trattato settecentesco portava con sé.

Continua a pag. 18
Servizi da pag. 4 a pag. 7

Caracas. Il Parlamento si rivolta contro il regime. Scontri nelle piazze e 4 morti



Il Venezuela ha un nuovo presidente: Juan Guaidó, in basso festeggiato dai sostenitori (foto EPA). Sopra scontri in piazza a Caracas (foto AFP)

Spallata a Maduro, svolta in Venezuela

Guaidó si autoproclama presidente, Trump lo appoggia. La replica: colpo di Stato

Flavio Pompetti

Il Venezuela ha un nuovo presidente ad interim autoproclamato. È Juan Guaidó, ingegnere e presidente dell'Assemblea Nazionale, istituzione che Nicolás Maduro si era illuso di chiudere. Subito il riconoscimento di Usa, Canada e molti Paesi sudamericani. La replica di Maduro: colpo di Stato. Quattro morti in piazza.

A pag. 2



L'epilogo è appeso all'esercito e ai colpi di coda del chavismo

CARACAS L'epilogo in Venezuela è appeso all'esercito e ai colpi di coda del chavismo, in un Paese che ha un'unica risorsa finanziaria: il petrolio. È un solo cliente di gran lunga maggioritario nell'acquisto del greggio che produce, gli Stati Uniti.

A pag. 3

Il ministro: vado via
Caos trivelle,
 c'è il no di Costa
 il dl è a rischio

Andrea Bassi

Un ministro che minaccia le dimissioni. Un viceministro che lo richiama ai suoi doveri. Un decreto che all'improvviso rischia di saltare. L'ennesima fibrillazione del governo giallo-verde arriva sul "caso Trivelle". Le autorizzazioni alla ricerca e all'estrazione di gas nel mare Adriatico tengono da giorni in ostaggio il decreto sulle semplificazioni: M5S vuole a tutti i costi una moratoria. Il ministro Costa: «Non firmo autorizzazioni».

A pag. 8

«Errore tecnico»
Legittima difesa
 il nuovo rinvio
 allarma la Lega

Alberto Gentili

Il clima è tornato pessimo tra 5Stelle e Lega. Tanto brutto che a Matteo Salvini i suoi sono andati a dire: «I grillini vogliono utilizzare la legge sulla legittima difesa come merce di scambio. Rimandano il provvedimento in Senato per la terza lettura, in modo da poterci tenere sulla questione delle trivelle».

A pag. 8

L'ex Fiom al vertice
Landini alla prova
 nella Cgil in bilico tra pensionati e lavoro

Oscar Giannino

Questa volta è proprio il caso di dire «ve l'avevamo detto». Chi avesse voglia, può controllare. Il 14 gennaio 2017 lanciammo una previsione sulla successione del suo leader, Susanna Camusso. Scrivemmo che si era celebrato un patto, "l'atto del contrattone".

Continua a pag. 10
Ajello e Franzese a pag. 10

VIVINDUO
 FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

IL CAPRICORNO PUNTA IN ALTO

Buongiorno, Capricorno! Nati per il successo, ma anche per contribuire al benessere morale e materiale degli altri. Questo intendevano gli antichi quando definivano il Capricorno segno del grande successo, dei presidenti, delle autorità. Il lato più umano e nobile della vostra natura oggi è stimolato da un grande aspetto, Saturno e Nettuno, che vi segue in ogni rinnovamento nel lavoro e nel privato: dunque, vincerete un premio della buona sorte. Auguri.

© PRODUZIONE EDITORIALE L'oroscopo a pag. 31

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

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



NON RESTARE INDIETRO



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

GIOVEDÌ 24 gennaio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 20 | Anno 20 - Numero 23 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, SESSANTADUENNE NEI GUAI

Ubriaca in auto va contro un muro

Servizio ■ In Cronaca di Imola



BOLOGNA
Passante, fallita a Roma anche l'ultima mediazione

ROSATO ■ In Cronaca

CAPSULE GOURMET
ristora

IL COMMENTO

di GABRIELE CANÈ

BRIGATE VIGLIACCHE

CON GLI ANNI che sono passati, con i mille avvenimenti che si sono succeduti, mica ci si poteva ricordare di tutto. Dei terroristi, a esempio. Quelli che non sono ex, ammesso che lo si possa mai essere, perché hanno trascurato il piccolo dettaglio di scontare la loro pena. Cesare Battisti che sono ancora in giro per il mondo, insomma. Soprattutto per la Francia.

A pagina 8

IL COMMENTO

di ANTONIO TROISE

ORDINARIA LENTEZZA

IN IRPINIA, trentasei anni dopo il sisma, c'erano ancora progetti da completare e prefabbricati occupati da terremotati. In Abruzzo, Fernando e Vittoria, due coniugi in pensione, hanno aspettato dieci anni prima di rientrare nella loro casa, distrutta in una notte. Se tutto andrà bene, la ricostruzione dell'Aquila sarà completata solo nel 2025, quindici anni dopo la scossa del 6 aprile. Storie di ordinaria lentezza.

A pagina 2

Mattarella: prendiamo i latitanti

Terrorismo Duello con la Francia. Genova, scritte choc contro Rossa | COPPARI e COLOMBO ■ Alle pagine 8 e 9



ESCLUSIVO

COLLOQUIO IN CARCERE CON LA KILLER CHIARA ALESSANDRI

L'assassina, 49 anni, è madre di tre figlie ha ammesso di aver ucciso la moglie dell'ex amante

«NON TORNERÒ PIÙ A CASA»

G. MORONI ■ A pagina 13

DUE TESTIMONIANZE



«Burocrazia molto peggio del terremoto»

FABBRİ e MARCHETTI ■ A p. 2 e 3

BUSSETTI SUL CASO PISA

Il ministro: vandali a scuola, l'ultima goccia

PASSERI, CASINI e PAZZI ■ A p. 4 e 5

IL NODO TRIVELLE

Rissa Lega-M5s Costa minaccia le dimissioni

POLIDORI ■ A pagina 10

Due presidenti, Venezuela nel caos

Trump e il Sudamerica riconoscono Guaidò. Maduro resiste. Morti in piazza | PIOLI, JANNELLO e GIARDINA ■ A p. 6 e 7

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



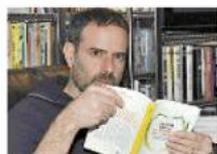
SANDRO MAZZOLA



«Racconto Valentino, mio padre»

TURRINI ■ A pagina 15

DONNE SMENTITE



Niente abusi Brizzi scagionato

DEGLI ANTONI ■ A pagina 12

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

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

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1 TRATTAMENTO

*Fonte dati IMS - Vendite a volume integrativi farmaci, anno terminante ottobre 2018. Gli integrativi alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.





IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 24 GENNAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€. In vendita a 9,90€ il volume "MANGIARE SANO E GUSTOSO PER VIVERE A LUNGO" in Liguria. 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIX - NUMERO 20, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50



IL MERCATO DEI BLUCERCHIATI

La Samp perde Caprari per 3 mesi congelata la cessione di Defrel

BASSO / PAGINA 45



LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

L'Ue rimane l'ultimo baluardo per la difesa dei diritti digitali

GUIDO ALPA / PAGINA 38



INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 10
economia & marittimo	pagina 12
genova	pagina 16
ste	pagina 38
cinema/tv	pagina 30/41
sport	pagina 42
meteo	pagina 47

LA COMMEMORAZIONE A 40 ANNI DALL'OMICIDIO PER MANO DELLE BR

L'omaggio di Mattarella a Rossa: i terroristi in fuga scontino la pena

Sdegno a Genova per le scritte contro l'operaio. Il Viminale chiede a Parigi di estradare i latitanti Il Capo dello Stato: la ricostruzione del Morandi priorità nazionale. E invoca sicurezza sul lavoro

Oltre cinquecento metalmeccanici dell'ex Ilva di Cornigliano hanno commemorato ieri alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella l'operaio e sindacalista Guido Rossa, ucciso 40 anni fa dalle Brigate rosse. Il Capo dello Stato ha reso omaggio al coraggio di Rossa e ha ricordato come la democrazia sia sopravvissuta al terrorismo grazie ai valori del popolo. Poi un appello: «I terroristi in fuga scontino la pena».

FREGATTI, GRASSO, MENDUINI E IL DISCORDIO DEL PRESIDENTE MATTARELLA / PAGINE 2-5 E 18-17

L'ANALISI

UGO MAGRI

COSÌ LA FABBRICA TORNA AL CENTRO DELL'ATTENZIONE

Le industrie non sono sparite. E l'Italia ne ha bisogno per crescere. C'è anche questo messaggio nella presenza del presidente Mattarella ieri a Cornigliano.

L'ARTICOLO / PAGINA 2



Mattarella all'ArcelorMittal QUJRNAL

LE TESTIMONIANZE

Mario De Fazio e Emanuele Rossi

Le voci dei lavoratori «Pronti a seguire l'esempio di Guido»

«Sulla targa per Guido c'è scritto: "E se fosse da rifare, rifaremmo la stessa cosa". La guardo e mi ricordo cosa siamo». Orgoglio e impegno nelle parole degli operai dell'acciaiera.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

«SERVE L'EUROPA DEL POPOLO»

Conte alla Francia: su Fincantieri atteggiamento troppo ambiguo

Il premier Giuseppe Conte a Davos critica la Francia per gli ostacoli al matrimonio Fincantieri-Stx. «Atteggiamento ambiguo e davvero poco comprensibile», ha detto Conte, in riferimento alla decisione di Parigi di chiedere lumi sull'operazione che porterà l'Italia ad avere il controllo dei cantieri francesi. Sul fronte Fincantieri, Conte ha stretto un patto con il presidente brasiliano Bolsonaro per la fornitura di fregate di classe Fremm, in cambio dell'impegno allo sblocco dell'accordo Ue-Mercosur. Dopo un faccia a faccia con la cancelliera tedesca Angela Merkel, Conte ha quindi illustrato la sua idea di Unione: «Sogniamo un'Europa del popolo, dal popolo e per il popolo».

L'INVIATO MARCO BRESOLIN / PAGINE 6 E 9

GLI USA LO RICONOSCONO

Guaidó: sono io il presidente del Venezuela Maduro: è golpe

Juan Guaidó si proclama presidente del Venezuela. Folla in strada contro Maduro, scontri con la polizia.

GUANELLA E MASTROLILLI / PAGINA 7

ROLLI



Buferata di neve ferma Genova. Oggi incubo gelo

Una fitta nevicata anche sulla costa (nella foto di Astrid Fometti il borgo di Boccadasse) ha mandato in crisi il traffico a Genova. Oggi si prevedono gelate e vento di burrasca. Chiusi giardini e cimiteri. FAGANDINISDULLI / PAGINE 18E 19



LITE SULLE TRIVELLE, IL MINISTRO COSTA: «PRONTO A LASCIARE»

GIOVANNINI / PAGINA 9

AUDIZIONE ALLA CAMERA

Bankitalia: Carige è solvibile la strada migliore è l'aggregazione

Il vice direttore di Bankitalia Fabio Panetta su Carige: «È solvibile, l'aggregazione è la strada migliore».

G. FERRARI / PAGINA 12

BUONGIORNO

Dal centro rifugiati di Castelnuovo di Porto, Roma. Hatice, ragazza scappata dalla Turchia per persecuzione politica, due figli, Sigo di cinque anni, Arges di quattro, frequentano la scuola materna, studiano l'italiano nel doposcuola, saranno trasferiti. Blessing, nigeriana, venticinque anni, arrivata in Italia con la tratta delle prostitute, è poi riuscita a sottrarsi agli sfruttatori, accolta a Castelnuovo, ha un figlio di sette mesi, le hanno consegnato il foglio per la revoca dell'accoglienza, sarà allontanata dal centro, senza dimora. Oussama, egiziano, ventiquattro anni, idraulico fuggito dall'Egitto perché oppositore del governo, a Natale ha vinto il premio cittadinanza attiva per l'opera prestata al Comune, sarà trasferito. Ansou Cissé, diciannove anni, senegalese, capocannoniere della squadra di calcio del paese,

nella Squadra atletica vaticana, studente delle superiori, sarà trasferito. Traoré Abdoulbalah, ventisei anni, del Togo, studente delle superiori, impiegato nei lavori socialmente utili, gli hanno consegnato il foglio per la revoca dell'accoglienza, sarà allontanato dal centro, senza dimora. Pinar e Homer, coppia turca, fuggiti perché lui è curdo, rispediti a Castelnuovo dalla Svezia, due figli di cinque e due anni, il grande, Berat Ata, va in prima elementare, studia italiano nel doposcuola, saranno trasferiti. Flora Del Vivo, maestra elementare di Castelnuovo: «Non ho avuto neanche la possibilità di avvicinarmi ai miei alunni per salutarli. Il saluto è fondamentale per tutti gli esseri umani, ma specialmente per i bambini».

Come ci sentiamo adesso, un po' più sicuri? —

La retata

MATTIA FELTRI

Benucci
Gruppo immobiliare
Compravendite
Locazioni Perizie
Via Franciano, 100
16129 Genova
Tel. 010/581967

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



IL GUSTO
RISTORANTE
PIZZERIA
AICI
PIETRA LIGURE (SV)
392.8080172

€ 2,50* in Italia — Giovedì 24 Gennaio 2019 — Anno 155°, Numero 23 — www.ilssole24ore.com

*solo per gli acquirenti edicola e fino ad esaurimento copie. In vendita abbattuta obbligatoriamente su Liberi del Sole 24 Ore / Palmarelli Elettronica (il Sole 24 Ore) e Loro / Palmarelli Elettronica e s.p.a.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 26/b, art. 1, c. 2, D.C.B. Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi
Fattura elettronica:
la guida più facile
con schede e casi
pratici risolti



— a 0,5 euro oltre al quotidiano

Agevolazioni
Per i professionisti
all'esordio
il nuovo forfait
è a maglie larghe

Giampaolo Tosoni
— a pag. 22



Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 19400,15 -0,19% | SPREAD BUND 10Y 254,30 +4,30 | €/S 1,1367 +0,11% | BRENT DTD 61,21 -0,07% | Indici&Numeri → PAGINE 28-31

Conte: dalla Francia troppa ambiguità su Fincantieri-Stx

LE TENSIONI CON PARIGI

«Paradosale coinvolgere l'Antitrust francese mentre si crea un campione europeo»

«Il seggio Onu francese va messo a disposizione della Ue, non di singoli Stati»

«Niente correzioni alla manovra, il Pil può arrivare a crescere dell'1,5% nel 2019»

Giornale chiuso in redazione alle ore 22

Nuove polemiche sull'asse Italia-Francia. «È paradossale che mentre si crea un campione della cantieristica come Fincantieri-Stx», ha detto il premier Conte, «la Francia coinvolge la Commissione europea in modo così ambiguo». Per Conte, inoltre, il seggio della Francia all'Onu dovrebbe «andare alla Ue». Eschuse infine correzioni alla manovra imposte dalla frenata dell'economia: «La crescita dell'Italia potrebbe arrivare all'1,5% nel 2019». Parigi intanto liquida come «insignificante» gli attacchi di Salvini e Di Maio: «Non giochiamo al concorso di chi è più stupido. Con l'Italia abbiamo molte cose da fare e vogliamo continuare a farle» ha detto la ministra Lollobrigida.

LE MOSSE IN EUROPA

DIFESA
L'accordo tra Parigi e Berlino rischia di penalizzare l'industria italiana

Gianni Dragoni
— a pagina 3

UNA RETE CHE CONDIZIONAVA L'ECONOMIA REGIONALE



Lotta al crimine. Sopra: un fermo immagine del video dei Carabinieri sull'operazione Geenna finalizzata a contrastare infiltrazioni della 'ndrangheta in Valle d'Aosta (nella foto sotto, l'Hotel de Ville nel centro di Aosta)

Aosta, sconfitta per la 'ndrangheta

Ivan Commarusi — a pag. 6

PANORAMA

BREXIT

Sony trasloca il quartier generale da Londra in Olanda

Conseguenze della Brexit. Sony ieri ha annunciato il trasferimento del suo quartier generale da Londra in Olanda. Non è il primo e non sarà l'ultimo caso. Il gruppo Dyson ha da poco annunciato di trasferire a Singapore. Dopo il mondo finanziario e bancario, ora anche le grandi società e le multinazionali si riorganizzano e trasferiscono le sedi amministrative, meglio se in Paesi con fisco soft.

TERRORISMO

Mattarella ricorda Rossa «L'impegno non è finito»

«L'impegno delle istituzioni non può dirsi concluso finché non sia compiuta giustizia». Lo ha detto il capo dello Stato Mattarella a Genova commemorando il sindacalista Rossa, ucciso dalle Br. Sdegnato per alcune scritte inneggianti ai terroristi apparse sui muri in città.

CREDITO

Riciclaggio, Deutsche entra nel mirino della Fed per il caso Danske Bank

Angelo Mincuzzi — a pag. 16

SINDACATO

Landini segretario generale della Cgil, Colla sarà il vice

È Maurizio Landini (già Fiom) il nuovo segretario generale della Cgil. Il sindacato ha trovato l'accordo ed evitato di andare alla conta per l'elezione del nuovo leader in sostituzione di Susanna Camusso. Landini sarà affiancato da Vincenzo Colla come vice.

VENEZUELA

Trump riconosce Guaidò presidente autoproclamato

Trump ha riconosciuto Juan Guaidò presidente del Venezuela, dopo che il leader dell'opposizione si è autoproclamato capo dello Stato ad interim. Maduro ha risposto preannunciando la rottura delle relazioni con il governo «imperialista» Usa.

E Lactalis smantella Parmalat

INSIEME AL DELISTING

I francesi di Lactalis si preparano a smantellare la Parmalat. Prima l'addio a Piazza Affari, poi una maxi-riforma del gruppo a livello mondiale con la nascita di nove divisioni tutte gestite da manager francesi. Di fatto la più grande società alimentare italiana non sarà più manovrata da Collecchio, ma direttamente da Laval, la cittadina agricola dove la famiglia Besnier gestisce il suo impero.

Simone Filippetti — a pag. 13

EPILOGO SCONTATO

FINITO IL SOGNO DI COLLECCHIO

di Paolo Bricco

Nella terra del melodramma, Parmalat è stata un dramma. Un dramma in più altri. La decisione di cancellare l'ultima divisione di gruppo di carattere strategico — non strettamente produttiva e commerciale — anco-

rata a Collecchio è soltanto l'epilogo minimo di una storia massima la cui trama ha origine nella mala gestione della famiglia Tanzi e si è sviluppata nell'intervento duro e chirurgico della magistratura.

— Continua a pagina 13

Trivelle, braccio di ferro Lega-M5S

DL SEMPLIFICAZIONE

L'Iniziativa M5S-Lega sull'energia scricchiola. Nella notte dovrebbero proseguire le votazioni in Senato al decreto di semplificazione, che ieri si è arenato per il «no» della Lega all'emendamento M5S «blocca Trivelle». Dubbi sulla relazione tecnica. Possibile riduzione delle entrate, tra tasse e royalties, di oltre 500 milioni annui. Investimenti totali a rischio per 6 miliardi.

Fedra, Mobil, Palmireni — a pag. 2 e 8

8,1 miliardi

Il dato di preconsuntivo dell'Ebitda 2018 oggetto di contestazioni all'interno del consiglio di Telecom Italia

La lettera Tim, ecco cosa l'ex ad Genish ha denunciato alla Consob

Antonella Olivieri — a pag. 13

Tasse, la pressione torna a salire

NUOVO INDICE

di Marco Fortis

Il tema della riduzione delle tasse è stato al centro della scorsa campagna elettorale. I partiti usciti vincenti dalle ultime elezioni ne avevano fatto un loro cavallo di battaglia: la promessa di minori tasse era l'imperativo per avere più crescita.

— Continua a pagina 17

31 maggio

La data entro la quale deve essere presentata la dichiarazione per la sanatoria sui verbali

Sanatorie La chiusura dei verbali può limitarsi a un anno

Servizi a pagina 20

«Carige, banche interessate ma aspettiamo il piano»

INTERVISTA A LENER

«È vero, le manifestazioni di interesse da parte di altri operatori finanziari ci sono state». Lo dice in un'intervista al Sole 24 Ore Raffaele Lener, uno dei tre commissari di Carige. «Prima di essere nelle condizioni — continua Lener — di passare dalla raccolta di manife-

stazioni di interesse a quella di offerte di aggregazione, però, è necessario il piano industriale cui stiamo lavorando e che sarà pronto nel mese di febbraio». Poi Lener chiarisce: «Non stiamo lavorando a un'ipotesi stile banche venete. Il nostro mandato è trovare una soluzione di mercato, non una nazionalizzazione».

Vitaliano D'Angerio — a pag. 15

INFRASTRUTTURE

Metro 4 Milano, la crisi di Astaldi fa slittare l'aumento di capitale

Cheo Confina — a pag. 14

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE



L'intelligenza artificiale trasforma il viaggio in una esperienza

Alessia Maccaferri — a pag. 35



IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Giovedì 24 gennaio 2019 € 1,20

S. Francesco di Sales vescovo
Anno LXXV - Numero 23

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

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

IL TEMPO di Osho



Ascolti disastrosi per il cartone del Molleggiato. L'unico show lo fa De Magistris

Pure disegnato Celentano fa flop

■ Gli italiani si sono stancati di Adriano Celentano. Probabilmente si spiega così il crollo di ascolti della seconda puntata di Adrian, l'abbinamento tra show e cartone animato in cui l'egolatria del Molleggiato si mescola al tentativo di

trattare i temi dell'oggi. Lunedì sera era andata così: 5 milioni e 997 mila telespettatori, pari al 21,9% di share. Il cartone, Adrian, ha visto un calo di oltre un milione. Martedì sera è andata ancora peggio. **De Leo** → a pagina 7

Ai disoccupati Pd il reddito di Zinga

Prima di conquistare il partito il presidente del Lazio ha piazzato in Regione fedelissimi e trombati alle elezioni. Assunti ancora a dicembre, con stipendi fino a 100mila euro

Modelle e abiti da sogno, aprono oggi le sfilate degli stilisti nella Capitale



Altaroma, la città diventa più bella

Perfùne → a pagina 21

■ Ci sono ex presidenti di Municipio di Roma, ex consiglieri regionali e anche candidati «trombati» alle elezioni. Tutti assunti negli uffici della giunta e del consiglio del Lazio guidato da Nicola Zingaretti. Un esercito di 63 nomi, di cui dieci piazzati solo negli ultimi due mesi. Contratti e consulenze d'oro in grado di garantire stipendi che vanno dai 35mila agli oltre 100mila euro lordi. **Martini** → a pagina 5

Indaga la Corte dei Conti Consulenze «superflue» Consip nei guai

Di Corrado → a pagina 3

Toninelli sull'impianto della Roma «Al ponte per lo Stadio ci penserà il governo»

Magliaro → a pagina 11

Panico tra i residenti Rapina e spari in aria Far West al Portuense

Mancinelli → a pagina 19



Punto vendita
SP 145, n°54 - 03010 Sgurgola (FR)
INFO E ORDINAZIONI:
345 88 00 502

Il goffo assalto a Macron In guerra contro la Francia con lo scolapasta in testa

di Cenni Di Pepo

Il governo italiano è virtualmente in guerra con la vicina Francia, anche se per ora non si notano movimenti di truppe ai confini, se si escludono quelli di schiere di immigrati insediati nella tendopoli di Ventimiglia per sfondare il confine francese e quelli, sporadici, in direzione opposta che si registrano in alta Val di Susa sotto la spinta della gendarmeria transalpina.

Per il resto, calma quasi piatta. Ma la deriva (...)
segue → a pagina 9

Il caos del nuovo referendum Salvini, ritorna in te sulle riforme istituzionali



Mariastella Gelmini → a pagina 5



Giovedì 24 Gennaio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 20 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta indicinale con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,30 + Marketing Oggi € 0,50

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



VIDEOFORUM1
Non bisogna aspettare tre anni per passare al nuovo forfait
Poggiani a pag. 29

VIDEOFORUM2
Archivio rapporti, accesso semplificato per la Gdf
Bongi a pag. 34

ENTRATE-DOGANE
Parte la pace fiscale sui Pvc, dichiarazioni entro maggio
a pag. 40

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Fisco - Il provvedimento Entrate-Dogane sulla pace tributaria sui Pvc
Antiriciclaggio - Le regole tecniche dei dottori commercialisti
Polizza casalinga - La circolare dell'Inail

L'accordo di Aquisgrana si ispira a Carlo Magno che voleva l'Europa unita ma comandata solo da lui
Riccardo Ruggeri a pag. 4, Federico Punzi a pag. 5, Angelo M. Coderilla a pag. 6, Tino Oldani a pag. 7



Videoforum, record di presenze

Ben 142 sedi degli Ordini di commercialisti e consulenti del lavoro collegate con ItaliaOggi. Sedecimila i professionisti in sala. Altri 10.500 connessi via computer

Record di ascolti al videoforum 2019 di ItaliaOggi trasmesso ieri da Class/Cnbc. Sono state infatti 142 le sedi degli Ordini collegate ufficialmente all'evento, la metà delle quali organizzate dagli Ordini locali dei dottori commercialisti e l'altra metà dai consulenti del lavoro. Nelle sale erano presenti circa 16 mila professionisti, mentre altri 10.500 hanno potuto assistere l'evento individualmente da computer, tablet o smartphone.

Per le comunali di Bergamo debutta una lista civica formata da sole donne



A Bergamo la prima lista civica di sole donne in Italia. A guidarla, la prossima primavera, sarà Laura Capella, da 24 anni esponente di Forza Italia. Che punta a un altro primato da stabilire: diventare il primo sindaco rosa nella storia della città. «Abbiamo deciso di creare questa lista perché a Bergamo non c'è mai stata una donna sindaco. E ce ne sarebbe bisogno». I candidati ufficiali alle comunali di Bergamo, sinora, sono due: il primo cittadino uscente, Giorgio Gori, in corsa col Pd, o il consigliere comunale di Fratelli d'Italia, Andrea Tremaglia, in campo col partito di Giorgio Meloni.

DIRITTO & ROVESCIO
Il sindaco di Milano, Giuseppe Sala, interpellato dal settimanale ViroMilano che gli chiedeva: «Che cosa vorrebbe a Milano che non c'è? ha risposto: «Vorrei che l'inglese diventasse lingua comune nella mia città». Ma perché, se Sala ritiene che in una città come Milano, così viva, così internazionale, così moderna, serve la conoscenza della lingua inglese, non la prevede come requisito obbligatorio nei concorsi per i posti nel Comune che lui guida? Basterebbe che introducessimo l'obbligo preventivo della conoscenza dell'inglese di classe C2 (per tutti i concorsi) e almeno il Toefl, per i dirigenti. La decisione avrebbe una tripla valenza. Primo, renderebbe più internazionali i dipendenti del Comune. Secondo, premierebbe i concorrenti che conoscono l'inglese (che sono tanti a Milano nelle ultime generazioni) inducendo anche gli altri a studiarlo meglio. Terzo, sfiducerebbe il numero dei candidati senza speranza, che partecipano ai concorsi, ingolfandosi, come si acquista il biglietto della lotteria di capodanno.

CAUTA ALLEANZA
Renzi si accosta a Calenda. L'unica cosa certa è che non vuole i Leu
Maffi a pag. 7

ANTIRICICLAGGIO
Il titolare dovrà autocontrollare i rischi nell'attività dello studio
De Angelis a pag. 41

SPESA FUORI CONTROLLO
Anche i tedeschi sui conti non sono affidabili
Giardina a pag. 12

NON C'È NIENTE DA FARE
In India le vacche sacre deprimono il pil
Scarano a pag. 11

PALESTRE
Virgin si ripositiona puntando sul benessere
Sottolaro a pag. 15

NEL 2018
Sulle radio sono cresciuti pubblicità ed ascolti
Secchi a pag. 17

ENERGIA
Enel X aiuta le ristrutturazioni nei condomini
Feroni a pag. 16

NESSUNA FIRMA CON IL PENSIERO.

Non credere ai maghi e alle formule magiche. Vieni in una delle oltre 50 sedi Unogas: il nostro personale ti aspetta per consigliarti la migliore offerta di gas e luce.

L'ENERGIA NON È MAGIA! SCEGLI UNOGAS!

Unogas
Gas · Luce · Servizi

unogas.it | 800 089 952

Una guida all'energia fornita a € 0,30 in più. Una guida alla legge di bilancio 2019 a € 0,30 in più. Una guida al nuovo regime forfetario a € 0,30 in più.

1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/II)



NON RESTARE INDIETRO



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 24 GENNAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 23 | QN Anno 20 - Numero 23 | www.lanazione.it



«COLLABORATORI» FAMILIARI IN AUMENTO: 75MILA IN TOSCANA
L'esercito di colf e badanti
Costa 630 milioni all'anno



CAPSULE GOURMET
ristora

VETUSTI ■ A pagina 19

IL COMMENTO

di GABRIELE CANÈ

BRIGATE VIGLIACCHE

CON GLI ANNI che sono passati, con i mille avvenimenti che si sono succeduti, mica ci si poteva ricordare di tutto. Dei terroristi, a esempio. Quelli che non sono ex, ammesso che lo si possa mai essere, perché hanno trascurato il piccolo dettaglio di scontare la loro pena. Cesare Battisti che sono ancora in giro per il mondo, insomma. Soprattutto per la Francia.

A pagina 8

IL COMMENTO

di ANTONIO TROISE

ORDINARIA LENTEZZA

IN IRPINIA, trentasei anni dopo il sisma, c'erano ancora progetti da completare e prefabbricati occupati da terremotati. In Abruzzo, Fernando e Vittoria, due coniugi in pensione, hanno aspettato dieci anni prima di rientrare nella loro casa, distrutta in una notte. Se tutto andrà bene, la ricostruzione dell'Aquila sarà completata solo nel 2025, quindici anni dopo la scossa del 6 aprile. Storie di ordinaria lentezza.

A pagina 2

Mattarella: prendiamo i latitanti

Terrorismo Duello con la Francia. Genova, scritte choc contro Rossa | COPPARI e COLOMBO ■ Alle pagine 8 e 9



ESCLUSIVO
 COLLOQUIO IN CARCERE CON LA KILLER CHIARA ALESSANDRI
 L'assassina, 49 anni, è madre di tre figlie ha ammesso di aver ucciso la moglie dell'ex amante

G. MORONI ■ A pagina 13

DUE TESTIMONIANZE



«Burocrazia molto peggio del terremoto»

FABBRÌ e MARCHETTI ■ A p. 2 e 3

BUSSETTI SUL CASO PISA

Il ministro: vandali a scuola, l'ultima goccia

PASSERI, CASINI e PAZZI ■ A p. 4 e 5

IL NODO TRIVELLE

Rissa Lega-M5s Costa minaccia le dimissioni

POLIDORI ■ A pagina 10

Due presidenti, Venezuela nel caos

Trump e il Sudamerica riconoscono Guaidò. Maduro resiste. Morti in piazza | PIOLI, JANNELLO e GIARDINA ■ A p. 6 e 7

menghi
 Loreto (AN)
 www.menghishoes.com

SANDRO MAZZOLA



«Racconto Valentino, mio padre»

TURRINI ■ A pagina 15

DONNE SMENTITE



Niente abusi Brizzi scagionato

DEGLI ANTONI ■ A pagina 12

VIVINDUO
 FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

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

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA

ENERGIA

1 TRATTAMENTO

Fonte dati IMS - vendite a volume integratori farmici, anno terminante ottobre 2018. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di una stile di vita sano.



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



GIOVEDÌ
24
01
19

ANNO 44
N° 20

Rsalute

Oggi l'inserto Salute

La montagna incantata, così si proteggono i bambini sugli sci

MARA MAGISTRONI, all'interno

Migliaia in piazza a Caracas

Venezuela, rivolta anti Maduro. Guaidó: sono io il presidente



Caracas, Juan Guaidó si autoproclama presidente ad interim del Venezuela

CRISTIAN HERNANDEZ/SPA

L'analisi

LA PARTITA DI TRUMP

Vittorio Zucconi

Per sfuggire alla tagliola dello *Shutdown*, la chiusura parziale del governo entrata nel secondo mese, nonché al lento e inesorabile procedere dell'inchiesta giudiziaria, Donald Trump mette il piedone nel disastro umano e politico chiamato Venezuela e riconosce come presidente legittimo ad interim il leader dell'opposizione Juan Guaidó contro Nicolás Maduro in carica. Lo seguono alcune nazioni sudamericane, il Paraguay, l'Argentina, il Brasile di Bolsonaro, la Colombia.

pagina 24

MASTROGIACOMO e OPPEs, pagina 4

LE IDEE

In Italia €1,50

Il segretario Cgil

La sfida di Landini tenere insieme le anime diverse del sindacato

Paolo Griseri



L'accordo che ha dato la via libera a Maurizio Landini segretario della Cgil non è stato semplice. Ma una soluzione unitaria era inevitabile.

pagine 12 e 13

DA RIBELLE A LEADER

Roberto Mania

La Cgil ha un leader, la sinistra no. Eppure Maurizio Landini non era predestinato alla guida del sindacato di Corso d'Italia. Aveva il *physique du rôle* per fare altro: l'eterno oppositore.

pagina 24

Italia e Francia, lite continua Conte: all'Onu seggio europeo

Migranti, in pericolo la missione Sophia. Terrorismo, Mattarella: "Prendere chi è in fuga"

Il caso

Trivelle, nuovo scontro Lega-5S Costa: preferisco dimettermi che autorizzarle

CIRIACO, CUZZOCREA e SPAGNOLO, pagina 8

Continua il duello a distanza fra Roma e Parigi. Da Davos il premier Giuseppe Conte accusa di «ambiguità» su Fincantieri-Stx e attacca su un altro fronte, suggerendo di affidare il seggio permanente della Francia nel Consiglio di sicurezza dell'Onu «nel contesto europeo» e non più «a un singolo Paese». Migranti, tensioni sulla missione Sophia nel Mediterraneo.

DE MARCHIS, LOPAPA MASTROBUONI e ZINITI, pagine 6 e 7

Esclusivo/L'inchiesta del Cairo



Così l'Egitto ha spiato Regeni Quando sparì c'era un agente

Carlo Bonini e Giuliano Foschini

La fine di Giulio Regeni è la storia di un omicidio di Stato per il quale, ad oggi, sono indagati per sequestro di persona dalla Procura di Roma cinque uomini degli apparati di sicurezza egiziani. A tre anni di distanza *Repubblica* è in grado di ricostruire i passaggi chiave.

pagine 2 e 3

LA PERESTROJKA CHE SERVE ALL'OCCIDENTE

Timothy Garton Ash

Trent'anni fa camminando per le strade dell'Europa centrale, colme di speranza, sono stato testimone dell'effetto dirompente di una politica riformista sovietica chiamata *perestrojka*, che avrebbe portato alle rivoluzioni del 1989. Ora è l'Occidente che ha bisogno della *perestrojka*.

pagina 25

FACCIAMOCI UN SELFIE CON UN LIBRO

Stefano Bartezzaghi

Vorrei parlare al proposito del modo in cui editoria e libreria riflettono due desideri o bisogni che sembrano connotati alla nostra cultura: il bisogno di interrogarsi sul senso e il bisogno di novità. Il primo è un bisogno connotato agli esseri umani; il secondo invece è divenuto predominante con la società moderna.

pagina 27

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

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1 FARMACIA

*Come dati IAS - Vendita o volume integratori dietetici, anno terminante ottobre 2018. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di uno stile sano, equilibrato e di uno stile di vita sano.



Roma

Min 6°C
Max 11°C

Milano

Min -2°C
Max 4°C

il venerdì Domani Porajimos, l'Olocausto dimenticato

con collana Salinger €1,60

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

Media e web Il New York Magazine rinasce con l'e-commerce
La nuova frontiera dei diritti digitali, la Ue ultimo baluardo

GUIDO ALPA E CHRISTIAN ROCCA — PP. 28-29



Celentano Il re degli ignoranti
sorpasato dallo spirito dei tempi

ALBERTO MATTIOLI — P. 25



LA STAMPA



GIOVEDÌ 24 GENNAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C || ANNO 153 || N. 23 || IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) || SPEDIZIONE ABB. POSTALE || D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DGB - TO || www.lastampa.it



Venezuela in bilico Trump riconosce Guaidó presidente

Juan Guaidó si dichiara presidente del Venezuela con il sostegno di Trump. La folla in strada a Caracas per contestare Maduro.

GUANELLA E MASTROLILLI — P. 2

LE FERITE DELL'AMERICA LATINA

Il tramonto dei Caudillos

JUAN LUIS CEBRIÁN — P. 3

STAMPA PLUS ST+

POLITICA E CRIMINALITÀ

LAUGERI E PEGGIO

Droga, appalti e favori
La 'ndrangheta
arriva in Valle d'Aosta

P. 16



LECCE

VALERIA D'AUTILIA

Microspie in sagrestia
nella battaglia
delle confraternite

P. 17



LE STORIE

MASSIMILIANO PEGGIO

Torino, l'associazione
che trova le radici
dei ragazzi adottati

P. 32

BEATRICE ARCHESCO

Dalla lanterna magica
al mondo Disney
Il museo fatto in casa

P. 32

DAVOS, NUOVO ATTACCO A PARIGI: "TROPPE AMBIGUITÀ SU ONU E FINCANTIERI"

Conte: serve l'Europa del popolo

Intervista a Moscovici: dannose le polemiche Italia-Francia, il patto con la Germania aperto a Roma

IL TENTATIVO DI RICUCIRE

IL SENTIERO STRETTO DEL PREMIER

MARCELLO SORGI

Stavolta il sentiero è più stretto e impervio. A meno di un mese dalla riuscita mediazione con la Commissione europea, che ha consentito all'Italia di evitare la procedura di infrazione, il premier

CONTINUA A PAGINA 25

«Serve l'Europa del popolo». Così il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, che al Forum economico di Davos attacca Parigi: «Troppe ambiguità su Onu e Fincantieri». Pierre Moscovici, in un'intervista a «La Stampa», definisce «assurde e pretestuose le polemiche Italia-Francia. I due Paesi hanno un destino comune». Il commissario europeo agli Affari economici aggiunge: «La Commissione esaminerà la manovra dopo le elezioni europee, il patto franco-tedesco deve essere aperto anche a Roma».

BRESOLIN
L'INTERVISTA DI MARCO ZATTERLIN — PP. 4-5

A RISCHIO IL DECRETO SEMPLIFICAZIONE

Trivelle, Costa furioso: non firmo pronto a lasciare

ROBERTO GIOVANNINI — P. 8

IL SONDAGGIO

Sei su 10 contro il reddito del M5S "Non darà lavoro"

NICOLA PIEPOLI — P. 11

PARLA IL PRESIDENTE DELLA CAMERA

Fico: su Regeni l'Egitto deve dirci la verità

Il caso di Giulio Regeni è in stallo, Amnesty International Italia resta in attesa dei «passi in avanti» annunciati dal governo italiano del quale più esponenti negli ultimi mesi si sono recati in Egitto.

PAOLA BOLIS — P. 13

BUONGIORNO

La retata

MATTIA FELTRI

Dal centro rifugiati di Castelnuovo di Porto, Roma. Hatice, ragazza scappata dalla Turchia per persecuzione politica, due figli, Sigo di cinque anni, Arges di quattro, frequentano la scuola materna, studiano l'italiano nel doposcuola, saranno trasferiti. Blessing, nigeriana, venticinque anni, arrivata in Italia con la tratta delle prostitute, è poi riuscita a sottrarsi agli sfruttatori, accolta a Castelnuovo, ha un figlio di sette mesi, le hanno consegnato il foglio per la revoca dell'accoglienza, sarà allontanata dal centro, senza dimora. Oussama, egiziano, ventiquattro anni, idraulico fuggito dall'Egitto perché oppositore del governo, a Natale ha vinto il premio cittadinanza attiva per l'opera prestata al Comune, sarà trasferito. Ansou Cissé, diciannove anni, senegalese, capocannoniere della squadra di calcio del

paese, nella Squadra atletica vaticana, studente delle superiori, sarà trasferito. Traoré Abdoulbalah, ventisei anni, del Togo, studente delle superiori, impiegato nei lavori socialmente utili, gli hanno consegnato il foglio per la revoca dell'accoglienza, sarà allontanato dal centro, senza dimora. Pinar e Homer, coppia turca, fuggiti perché lui è curdo, rispediti a Castelnuovo dalla Svezia, due figli di cinque e due anni, il grande, Berat Ata, va in prima elementare, studia italiano nel doposcuola, saranno trasferiti. Flora Del Vivo, maestra elementare di Castelnuovo: «Non ho avuto neanche la possibilità di avvicinarmi ai miei alunni per salutarli. Il saluto è fondamentale per tutti gli esseri umani, ma specialmente per i bambini». Come ci sentiamo adesso, un po' più sicuri? —



**DUE AZIONI
CONTRO L'INFLUENZA:**

VIVIDUO
FEBBRE
CONTESTE MALLE

È un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo.
Non superare la dose e il numero di giorni di trattamento indicati.

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

SUSTENIUM
PLUS

1 giorno dalla SCOSSA - Inizia a volare di nuovo!
Senza sonnolenza e senza oppioide. Con ingredienti
adattati per essere preso come sostituto di una
bibanda calda, rassicurante e di una piacevole gradevolezza.



Il Secolo XIX

Primo Piano

La Commissione europea ne chiede il pagamento dal 2020, Spagna e Italia la contestano e cercano una linea per rispondere a Bruxelles

Tassa sui porti, fronte comune Roma -Madrid

Alberto Quarati /GENOVA Sarà il dipartimento per le Politiche europee presso la presidenza del Consiglio a sondare con la Spagna un percorso comune per far fronte alla richiesta, avanzata ai porti italiani e iberici dalla direzione Concorrenza della Commissione europea, di versare l' imposta sul reddito da concessioni e autorizzazioni portuali.

Così spiega il vice -ministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, alla fine della prima conferenza di coordinamento fra le Autorità di sistema portuale del governo gialloverde, organismo di dialogo tra ministero e porti istituito dalla riforma Delrio del 2016. Un momento di incontro nel quale sono state tracciate le priorità per la portualità italiana, che si articoleranno su tre gruppi di lavoro separati, spiega Rixi: «Uno proprio sul tema della fiscalità, uno sui dragaggi, e uno sulle semplificazioni da apportare su codice Appalti, legge Madia e ordinamento del lavoro pubblico per quanto riguarda i porti».

Saranno invece gli uffici del ministro Paolo Savona ad affrontare il dossier spagnolo, questione scottante perché la Commissione a inizio mese è tornata sul tema, chiedendo a Roma e Madrid di riscuotere l' imposta sui porti già dal 2020. Entrambi i Paesi tuttavia contestano Bruxelles: essendo enti controllati dallo Stato, si è fatto notare a più livelli di governo e da **Assoporti**, la tassa sarebbe una partita di giro per la pubblica amministrazione e un balzello in più che servirebbe a rendere più costosi i porti mediterranei, già schiacciati dalla concorrenza di quelli del Nord - che pagano l' imposta, ma sono controllati da società private con partecipazioni pubbliche al loro interno.

Proprio per questo ieri Rixi ha anche ribadito la volontà, da parte del ministero, di lasciare pubblica la natura delle Authority italiane, spiegando che la sua proposta di un' eventuale Società per azioni è una proposta finalizzata a snellire le procedure operative degli enti.

LA GUERRA SU TIRRENIA Mentre la Corte di Giustizia Ue riapre la possibilità alla società Traghetti del Mediterraneo, fallita nel 1981, di chiedere il risarcimento danni per la mancata denuncia da parte dello Stato delle sovvenzioni a Tirrenia negli anni Settanta (le richieste danni non hanno prescrizione), proprio sul tema dell' ex controllata pubblica ieri è tornata a sanguinare la lacerazione tra gli armatori italiani, con la Confitarma che fa quadrato intorno al ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, accusato di «demagogia elettorale» dall' armatore Vincenzo Onorato, titolare della Tirrenia e della convenzione pubblica da 72 milioni l' anno per i collegamenti in continuità territoriale con la Sardegna, bollati come «monopolio» dallo stesso ministro. Confitarma ha accusato Onorato di falsare i numeri sui marittimi disoccupati, Onorato ha definito il presidente dell' associazione Mario Mattioli «portavoce di Manuel Grimaldi» suo arcinemico. La Assarmatori, che riunisce gli armatori italiani dissidenti da Confitarma, a sua volta ha difeso Onorato. Da notare tuttavia che in calce alle pur bellicose dichiarazioni ufficiali ci sono proposte, ispirate a Spagna e Corsica, per superare l' impasse e modificare la convenzione Tirrenia alla sua scadenza nel 2020.



Porti: Nogarín (Anci), "da Toninelli aperture importanti su coinvolgimento sindaci per la gestione"

"Registriamo un' apertura importante da parte del ministro Toninelli sulla presenza dei sindaci all' interno dei comitati di gestione dei porti, una battaglia portata avanti da tempo dall' Anci". Così il sindaco di Livorno e coordinatore delle città portuali Anci, Filippo Nogarín, al termine del primo tavolo tecnico di coordinamento con il ministero delle Infrastrutture e Trasporti convocato per discutere nel merito la riforma del sistema portuale. "Anche sulla parte riguardante l' urbanistica - ha aggiunto Nogarín - registriamo disponibilità a rivedere il decreto correttivo porti per renderlo più vicino e omogeneo alle esigenze dei territori comunali". Il ministro Toninelli - ha spiegato il sindaco di Livorno - ha anche smentito la volontà di privatizzare i porti italiani, eventualità riportata oggi da alcuni quotidiani. Il ministro ha detto in maniera inequivocabile che i porti sono un patrimonio nazionale e che si farà di tutto per snellire e semplificarne la gestione nell' interesse del Paese". Al tavolo si è discusso anche di "temi energetici e ambientali, di scadenza di concessioni e delle modalità che saranno date ai territori di vigilare su questi due importanti aspetti. Il tutto - ha concluso il sindaco di Livorno - in un clima molto collaborativo in cui è emersa la volontà da parte di tutti di far funzionare questo tavolo in modo continuativo, cosa questa che i Comuni devono salutare con grande favore".



Autorità portuali: Nogarín (Anci), da Toninelli importanti aperture su coinvolgimento sindaci

(FERPRESS) Roma, 23 GEN Registramo un'apertura importante da parte del ministro Toninelli sulla presenza dei sindaci all'interno dei comitati di gestione dei porti, una battaglia portata avanti da tempo dall'Anci. Così il sindaco di Livorno e coordinatore delle città portuali Anci, Filippo Nogarín, al termine del primo tavolo tecnico di coordinamento con il ministero delle Infrastrutture e Trasporti convocato per discutere nel merito la riforma del sistema portuale. Anche sulla parte riguardante l'urbanistica ha detto Nogarín registriamo disponibilità a rivedere il decreto correttivo porti per renderlo più vicino e omogeneo alle esigenze dei territori comunali. Il ministro Toninelli ha continuato il sindaco di Livorno ha anche smentito la volontà di privatizzare i porti italiani, eventualità riportata oggi da alcuni quotidiani. Il ministro ha detto in maniera inequivocabile che i porti sono un patrimonio nazionale e che si farà di tutto per snellire e semplificarne la gestione nell'interesse del paese. Nogarín ha poi riferito che si è discusso anche di temi energetici e ambientali, di scadenza di concessioni e delle modalità che saranno date ai territori di vigilare su questi due importanti aspetti. Il tutto ha concluso il sindaco di Livorno in un clima molto collaborativo in cui è emersa la volontà da parte di tutti di far funzionare questo tavolo in modo continuativo, cosa questa che i Comuni devono salutare con grande favore.



Nogarin: «Sindaci nei board portuali, Toninelli non contrario»

Livorno - L'Anci registra «un'apertura importante» da parte del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Danilo Toninelli sulla presenza dei sindaci all'interno dei comitati di gestione dei porti».

di Giorgio Carozzi

Livorno - L'Anci registra «un'apertura importante» da parte del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Danilo Toninelli sulla presenza dei sindaci all'interno dei comitati di gestione dei porti. Lo riferisce il sindaco di Livorno e coordinatore delle città portuali Anci, Filippo Nogarin, al termine del primo tavolo tecnico di coordinamento con il Mit convocato per discutere nel merito la riforma del sistema portuale. «Anche sulla parte riguardante l'urbanistica - ha detto Nogarin - registriamo disponibilità a rivedere il decreto correttivo porti per renderlo più vicino e omogeneo alle esigenze dei territori comunali. Il ministro Toninelli - ha continuato il sindaco di Livorno - ha anche smentito la volontà di privatizzare i porti italiani, eventualità riportata oggi da alcuni quotidiani. Il ministro ha detto in maniera inequivocabile che i porti sono un patrimonio nazionale e che si farà di tutto per snellire e semplificarne la gestione nell'interesse del paese». Nogarin ha poi riferito che si è discusso anche di «temi energetici e ambientali, di scadenza di concessioni e delle modalità che saranno date ai territori di vigilare su questi due importanti aspetti. Il tutto - ha concluso il sindaco di Livorno - in un clima molto collaborativo in cui è emersa la volontà da parte di tutti di far funzionare questo tavolo in modo continuativo, cosa questa che i Comuni devono salutare con grande favore».



Il Tirreno

Primo Piano

nogarin al vertice delle autorità di sistema

«Più potere ai sindaci nei porti anche Toninelli è d' accordo»

Il viceministro Rixi coglie al balzo i dubbi di Bruxelles e vuol rivedere la riforma Delrio. Niente privatizzazione delle Authority ma l' identikit giuridico potrebbe essere mutato

LIVORNO. A una settimana di distanza dal giorno in cui il viceministro Edoardo Rixi, plenipotenziario del vicepremier leghista Matteo Salvini sul "fronte del porto", aveva chiamato a Roma i vertici tanto dell' Authority che della Capitaneria, più di un operatore del porto ieri mattina si immaginava che la nuova missione a Roma dell' ingegner Stefano Corsini, numero uno dell' Authority labronica, potesse preludere a chissà quale scossone in una vicenda sempre più ingarbugliata. Invece no, la sorpresa l' ha portata a casa l' altro livornese presente al conclave romano: il sindaco Filippo Nogarin.

L' ha fatto giocando di sponda col ministro Danilo Toninelli che, per quanto si sia limitato alle battute di apertura della conferenza di coordinamento dei presidenti delle Autorità portuali, ha pur sempre in mano il dicastero delle infrastrutture ed è M5s come Nogarin.

Seduto all' estremità opposta del tavolo rispetto a Corsini, Nogarin - presente in qualità di coordinatore delle città portuali Anci - rivendica di aver registrato ieri «un' apertura importante da parte del ministro Toninelli sulla presenza dei sindaci all' interno dei comitati di gestione dei porti, una battaglia portata avanti da tempo dall' Anci».

Idem «anche la parte riguardante l' urbanistica», aggiunge. Figurarsi che nelle prime bozze della riforma Delrio la pianificazione urbanistica decisa da un' Authority era talmente sovraordinata al Prg del Comune da correggerlo d' imperio...

È la battaglia di Nogarin per veder riconosciuto ai sindaci un peso politico ben maggiore nelle scelte sulla portualità. Va in questo senso la guerra che il sindaco M5s in passato ha scatenato davanti al Tar per potersi mettere a sedere di persona nel comitato di gestione di Palazzo Rosciano mentre Corsini glielo aveva negato perché la riforma Delrio vuole un consiglio d' amministrazione di tecnici: dunque, spazio al Comune sì ma con un esperto che abbia requisiti specifici, non con un politico in prima persona. Il legislatore però l' aveva fatto con un testo pasticciato: un valzer di carte bollate.

Fino al correttivo porti, un decreto "ad personam" per escludere Nogarin (che intanto aveva continuato a andare alle sedute).

Ma nel menù dell' incontro romano, seguito passo passo nei dettagli tecnici da Rixi, c' era anche molto altro. A cominciare dalla volontà di semplificazione di normativa e procedure, emersa anche nel faccia a faccia con Corsini e Tarzia. E' una richiesta che arriva anche dalle varie istituzioni portuali, dice il viceministro: «Affronteremo nei tavoli tecnici le possibili azioni di semplificazione normativa e il tema dei presunti aiuti di Stato sollevati dalla Commissione Europea, per evitare una tassazione che sarebbe insensata». Qui il riferimento è alla bega che contrappone l' Italia al modello nordeuropeo e rischia di far pagare allo Stato (in veste di Authority) tasse da versare nelle casse dello Stato. Questa spinta da Bruxelles offre comunque al governo gialloverde l' occasione per riformare la "riforma della riforma" e lasciare la propria impronta sulla gestione delle banchine. Il "Fatto Quotidiano" aveva accusato ieri la Lega di voler privatizzare i porti: Rixi ha respinto l' ipotesi, i porti restano sotto controllo pubblico. «La natura pubblica delle autorità portuali non è in discussione», ha detto.

Ma aggiungendo un inciso («al di là della forma giuridica») che non chiude la porta a una riorganizzazione in società per azioni magari affidate a realtà pubbliche (gli enti locali?).

—Mauro Zucchelli.



Riunita al MIT la Conferenza nazionale di coordinamento delle AP. Rixi, serve semplificazione

(FERPRESS) Roma, 23 GEN Riunita questa mattina al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Ad aprire la conferenza è stato il ministro Danilo Toninelli, e nel prosieguo dei lavori la riunione è stata presieduta dal viceministro con delega ai Porti Edoardo Rixi. All'ordine del giorno le osservazioni della Commissione europea in merito ai presunti aiuti di Stato ai porti e interventi di semplificazione della Legge 84\94. I presidenti spiega il viceministro Rixi hanno sottolineato l'importanza di procedere a misure di semplificazione che possano rendere più efficace il ruolo di governance svolto dalle autorità di sistema portuale. Affronteremo in appositi tavoli tecnici le possibili azioni di semplificazione normativa e il tema dei presunti aiuti di Stato, sollevati dalla Commissione europea, per evitare una tassazione che sarebbe insensata e per dare valore alla specificità italiana in materia. Il viceministro Rixi ha poi chiarito: Il governo è fortemente determinato a mantenere i porti sotto il controllo pubblico ed evitare che si verifichino scenari come quelli avvenuti in Grecia, nel Pireo. La natura pubblica delle autorità portuali, al di là della forma giuridica, non è in discussione. L'obiettivo è piuttosto snellire le procedure, rendere più efficiente la governance e magari uniformare le regole, anche sugli affidamenti in concessione e sui bandi. I porti sono uno snodo essenziale della nostra economia e vanno potenziati, valorizzati nel segno dell'intermodalità, dell'efficienza logistica e ambientale, anche nel rapporto con le città.

The screenshot shows a web browser view of the article. At the top, there's a banner for 'ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI' with a '-30%' discount. Below it, the Ferpress logo and 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA' are visible. The article title is 'Riunita al MIT la Conferenza nazionale di coordinamento delle AP. Rixi, serve semplificazione'. The text begins with '(FERPRESS) Roma, 23 GEN Riunita questa mattina al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti...'. On the right sidebar, there's a 'Manteniamo quello che gli altri promettono!' banner, a 'Login' section with fields for email and password, and a 'DAILYLETTER' subscription form. At the bottom, there's a 'CONVERTI' section and another 'DAILYLETTER' subscription form.

Porti, Rixi: «L'obiettivo è snellire le Autorità»

Roma - Riunita questa mattina al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

di Giorgio Carozzi

Roma - Riunita questa mattina al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Ad aprire la conferenza, si legge in una nota del dicastero, è stato il ministro Danilo Toninelli, e nel prosieguo dei lavori la riunione è stata presieduta dal viceministro con delega ai Porti Edoardo Rixi. All'ordine del giorno le osservazioni della Commissione europea in merito ai presunti aiuti di Stato ai porti e interventi di semplificazione della Legge 84\94. «I presidenti - spiega Rixi - hanno sottolineato l'importanza di procedere a misure di semplificazione che possano rendere più efficace il ruolo di governance svolto dalle autorità di sistema portuale. Affronteremo in appositi tavoli tecnici le possibili azioni di semplificazione normativa e il tema dei presunti aiuti di Stato, sollevati dalla Commissione europea, per evitare una tassazione che sarebbe insensata e per dare valore alla specificità italiana». «Il governo è fortemente determinato a mantenere i porti sotto il controllo pubblico ed evitare che si verifichino scenari come quelli avvenuti in Grecia, nel Pireo. La natura pubblica delle Autorità portuali, al di là della forma giuridica - sottolinea Rixi - non è in discussione. L'obiettivo è piuttosto snellire le procedure, rendere più efficiente la governance e magari uniformare le regole, anche sugli affidamenti in concessione e sui bandi. I porti sono uno snodo essenziale della nostra economia e vanno potenziati, valorizzati nel segno dell'intermodalità, dell'efficienza logistica e ambientale, anche nel rapporto con le città».



Rixi: i porti rimarrano pubblici

Si è riunita questa mattina al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. All'ordine del giorno le osservazioni della Commissione europea in merito ai presunti aiuti di Stato ai porti e interventi di semplificazione della Legge 84\94. «I presidenti spiega il viceministro con delega ai Porti Edoardo Rixi hanno sottolineato l'importanza di procedere a misure di semplificazione che possano rendere più efficace il ruolo di governance svolto dalle autorità di sistema portuale. Affronteremo in appositi tavoli tecnici le possibili azioni di semplificazione normativa e il tema dei presunti aiuti di Stato, sollevati dalla Commissione europea, per evitare una tassazione che sarebbe insensata e per dare valore alla specificità italiana». Rixi ha aggiunto che «il governo è fortemente determinato a mantenere i porti sotto il controllo pubblico ed evitare che si verifichino scenari come quelli avvenuti in Grecia, nel Pireo. La natura pubblica delle Autorità portuali, al di là della forma giuridica non è in discussione. L'obiettivo è piuttosto snellire le procedure, rendere più efficiente la governance e magari uniformare le regole, anche sugli affidamenti in concessione e sui bandi».

Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie [f](#) [t](#) [in](#) [Q](#)



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settenzionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALI



23 Gennaio 2019 — NEWS

La riunione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Rixi: i porti rimarrano pubblici

di Redazione Port News

Si è riunita questa mattina al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. All'ordine del giorno le osservazioni della Commissione europea in merito ai presunti aiuti di Stato ai porti e interventi di semplificazione della Legge 84\94.

«I presidenti - spiega il viceministro con

europea, per evitare una tassazione che sarebbe insensata e per dare valore alla specificità italiana».

Rixi ha aggiunto che «il governo è fortemente determinato a mantenere i porti sotto il controllo pubblico ed evitare che si verifichino scenari come quelli avvenuti in Grecia, nel Pireo. La natura pubblica delle Autorità portuali, al di là

CERCA

Cerca...

TAGGI

- Ambiente Autopilot
- Autoproduzione Autorità
- Portuali Blockchain Blue
- Economy Caratteristica navale
- Coesione territoriale
- Concessioni demaniali
- Containership Crociere
- Curia del ferro Demonia Europa
- Dati Commerciali ESPO Europa
- Formazione Gigantismo
- navale GNL Industria 4.0
- Infrastrutture
- Innovazione tecnologica Internet of
- Things
- Interventi regionali Italia
- risita Lavoro portuale
- Logistica Portuale
- Porto di Livorno
- Porto di Piombino
- Porto di Livorno
- Porto di Piombino
- Porto di Livorno
- Riforma portuale
- Delrio Servizi tecnico-nautici
- Shipping Sicurezza Smart Port
- Storia di Livorno
- Traffici marittimi
- Traghetti Via della Seta
- Teching

Economia Trasporti

Riunita al MIT conferenza nazionale di coordinamento autorità di sistema portuale

(Teleborsa) - Riunita questa mattina al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la conferenza nazionale di coordinamento delle **Autorità di sistema portuale**. Ad aprire la conferenza è stato il Ministro Danilo Toninelli, e nel prosieguo dei lavori la riunione è stata presieduta dal Viceministro con delega ai Porti Edoardo Rixi. All'ordine del giorno le osservazioni della Commissione europea in merito ai presunti aiuti di Stato ai porti e interventi di semplificazione della Legge 8494. "I presidenti - spiega il viceministro Rixi - hanno sottolineato l'importanza di procedere a misure di semplificazione che possano rendere più efficace il ruolo di governance svolto dalle **autorità di sistema portuale**. Affronteremo in appositi tavoli tecnici le possibili azioni di semplificazione normativa e il tema dei presunti aiuti di Stato, sollevati dalla Commissione europea, per evitare una tassazione che sarebbe insensata e per dare valore alla specificità italiana in materia". Il viceministro Rixi ha poi chiarito: "Il governo è fortemente determinato a mantenere i porti sotto il controllo pubblico ed evitare che si verifichino scenari come quelli avvenuti in Grecia, nel Pireo. La natura pubblica delle **autorità portuali**, al di là della forma giuridica, non è in discussione. L'obiettivo è piuttosto snellire le procedure, rendere più efficiente la governance e magari uniformare le regole, anche sugli affidamenti in concessione e sui bandi. I porti sono uno snodo essenziale della nostra economia e vanno potenziati, valorizzati nel segno dell'intermodalità, dell'efficienza logistica e ambientale, anche nel rapporto con le città".

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Home', 'NOTIZIE', 'COTAZIONI', 'BORSINE', 'AZIENDA', 'VIDEO', 'ANALISI TECNICA', 'STRUMENTI', 'GUIDE', 'PRODOTTI', and 'AZIENDA'. The main headline reads 'Riunita al MIT conferenza nazionale di coordinamento autorità di sistema portuale'. Below the headline is a sub-headline 'I presidenti - Riunita questa mattina al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale'. There is a small video player with the text 'No compatible source was found for this video.' and a list of 'Argomenti trattati' including 'Infrastrutture (1)', 'Trasporti (1)', and 'Porti (1)'. There are also social media sharing options for Facebook and Google+.

Gli obiettivi di Rixi «Procedure più snelle e regole uniformi»

A Roma si è parlato anche delle banchine

COME preannunciato, al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è riunita la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale cui ha partecipato anche Stefano Corsini per l' **AdSP** labronica. Ad aprire la conferenza ha voluto esserci lo stesso ministro Danilo Toninelli, e nel prosieguo dei lavori la riunione è stata presieduta dal viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi. All' ordine del giorno c' erano in prima istanza le osservazioni della Commissione europea in merito ai presunti aiuti di Stato ai porti e interventi di semplificazione della Legge 84\94 anche e specialmente - tema che riguarda proprio il 'caso Livorno' - l' utilizzo delle banchine pubbliche.

«I presidenti dei sistemi portuali- ha detto il viceministro Rixi - hanno sottolineato l' importanza di procedere a misure di semplificazione che possano rendere più efficace il ruolo di governance svolto dalle autorità di sistema portuale. Affronteremo in appositi tavoli tecnici le possibili azioni di semplificazione normativa e il tema dei presunti aiuti di Stato, sollevati dalla Commissione europea, per evitare una tassazione che sarebbe insensata e per dare valore alla specificità italiana in materia».

IL VICEMINISTRO Rixi ha anche aggiunto: «Il governo è fortemente determinato a mantenere i porti sotto il controllo pubblico ed evitare che si verifichino scenari come quelli avvenuti in Grecia, nel Pireo. La natura pubblica delle autorità portuali, al di là della forma giuridica, non è in discussione. L' obiettivo è piuttosto snellire le procedure, rendere più efficiente la governance e magari uniformare le regole, anche sugli affidamenti in concessione e sui bandi. I porti sono uno snodo essenziale della nostra economia e vanno potenziati, valorizzati nel segno dell' intermodalità, dell' efficienza logistica e ambientale, anche nel rapporto con le città».

NON SI È ENTRATI nel dettaglio del 'caso Livorno' con la conferma, tuttavia, che sarà chiarito con l' annunciata circolare in preparazione dagli uffici. Oggi è confermata la riunione del comitato di gestione a palazzo Rosciano, dove probabilmente Corsini riferirà anche dell' incontro a Roma.

A.F.



Porti: il terminal PSA Voltri-Pra celebra il 'Safety Day'

Nel 2018 infortuni sul lavoro in calo rispetto al 2017

Si è svolta al terminal container PSA Voltri-Pra la settima edizione del Safety Day, evento che si tiene come di consueto nell' ambito della "Settimana per la Sicurezza sul Lavoro", celebrata ogni anno dal gruppo PSA International contemporaneamente in tutti i terminal che il gruppo gestisce nel mondo. Alla presenza del CEO di PSA Europa and Americas, David Yang, del management di PSA Voltri-Pra, dei rappresentanti dei lavoratori, del Direttore Marittimo della Liguria e Comandante del Porto di Genova Ammiraglio Nicola Carlone, di Andrea Calcagno dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, di tutti i principali stakeholders ed operatori della comunità **portuale** genovese, in occasione del Safety Day è stata nuovamente sottoscritta da tutte le parti la 'Politica del gruppo PSA International in materia di Salute, Sicurezza ed Ambiente'. "Questo rinnovato patto fra tutti gli attori della comunità **portuale**, finalizzato ad un costante miglioramento delle condizioni di sicurezza all' interno del terminal - ha spiegato la società in una nota - assume particolare significato anche alla luce dell' andamento degli infortuni sul lavoro in PSA Voltri-Pra nell' anno 2018, che ha infatti registrato un' ulteriore diminuzione rispetto agli anni precedenti". (ANSA).

The screenshot shows a news article from ANSA titled "Porti: il terminal PSA Voltri-Pra celebra il 'Safety Day'". The article includes a main image of the port terminal and a list of related websites on the right side, such as ANSA, Blue Revolution, and various maritime organizations.

Porto Ravenna a rischio insabbiamento, navi crociera in calo

Invece di 50mila turisti ne sono arrivati 18mila (Resto Carlino)

(ANSA) - RAVENNA, 23 GEN - Il porto di Ravenna è a rischio insabbiamento, così navi da crociera e turisti cambiano rotta. Nel 2018 invece di 50mila turisti dalle navi ne sono arrivati solo 18mila, mentre per il 2019 ne sono previsti 13mila con l'attracco di 14 navi: tanti i viaggi 'tagliati'. La prima crociera 'tagliata' Msc arriverà l'8 febbraio, l'ultima il 20 novembre. "Cercheremo di fare un minimo di manutenzione, ma non possiamo fare di più. Senza l'avvio dell'escavo dei fondali, inserito nel progetto hub portuale, non possiamo intervenire", spiega al Resto del Carlino il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi. "Siamo impegnati a non perdere altre quote di traffico e andiamo avanti con tutti i progetti previsti - aggiunge Rossi - Nel terminal sono state investite molte risorse e quindi dobbiamo fare di tutto per rilanciarlo". Il prossimo anno scadrà la concessione per la gestione del terminal, attualmente in capo al gruppo turco Global Port. "Come tutte le concessioni che scadono, anche quella del terminal crociere sarà oggetto di un bando di gara. Visto che la programmazione delle crociere ha cadenza biennale anticiperemo il bando a quest'anno, per essere subito operativi". Il bando potrebbe contenere un chiaro riferimento alla costruzione della stazione marittima: "La certezza - sottolinea il presidente dell'Adsp - è che intendiamo dotare il terminal crociere di un'adeguata stazione. Il progetto è in fase di studio ma non abbiamo ancora deciso come procedere. Potremmo costruire noi la stazione oppure inserirla nel bando di gara: sono valutazioni che ci porteranno in tempi ragionevoli a prendere una decisione".(ANSA).



Porti: Livorno, monitoraggio dell' inquinamento acustico

Prevista installazione di sensori e il collegamento alla rete

(ANSA) - LIVORNO, 23 GEN - Nell' ambito del progetto europeo Mon Acumen (Monitoraggio attivo congiunto urbano - marittimo del rumore), l' Autorità di sistema del Mar Tirreno settentrionale installerà una serie di sensori nei punti di maggior interesse del porto di Livorno. Lo ha reso noto l' ente con un comunicato emesso a margine dell' evento di presentazione del programma tenutosi a Cagliari. I sensori, che sono finanziati dallo stanziamento IT-FR Marittimo con una copertura di un milione e 830mila euro, saranno poi collegati alla piattaforma digitale 'Monica', l' infrastruttura strategica per il monitoraggio e il controllo in tempo reale delle aree. Il progetto avrà durata triennale e ha come scopo "ottenere, confrontare e classificare dati sul rumore in porto per aggiornare la pianificazione portuale, comunale e provinciale, e predisporre interventi di risanamento e pianificazione dei trasporti". (ANSA).



Mose, test sulle paratoie tra un mese E nasce la task force per la gestione

Cvn, Rsu contro i commissari: troppi esterni. Previsioni, accordo Porto-Comune

Alberto Zorzi

VENEZIA Qualche ritardo sui lavori in corso c'è stato, a partire dalle paratoie di San Nicolò che avrebbero dovuto essere già tutte posate e per le quali invece servirà almeno un'altra settimana. Idem per il bando di gara sulla manutenzione delle paratoie di Treporti (prorogato dal 10 al 31 gennaio) o per la verifica di alcuni elementi della stessa schiera, per i quali è stato chiesto un allungamento dei tempi di 5 mesi. Ma questo non dovrebbe bloccare invece i test di sollevamento, che partiranno nell'arco di un mese, ovviamente sempre a Treporti, che è l'unica schiera completata.

I test dovrebbero comportare dei sollevamenti a blocchi di 4 o 5 paratoie alla volta, escluse quelle verso Punta Sabbioni (il nome non è casuale), rimaste bloccate a causa dei sedimenti che si sono incuneati negli alloggi che dovranno essere ripuliti. Test fondamentali, scrivono i commissari, dopo che gli ultimi risalgono a oltre due anni fa: «Serviranno per effettuare le necessarie verifiche tecniche sull'operatività della singola barriera, nonché trarre tutte le informazioni in merito alla futura resa di messa in esercizio del sistema nel suo complesso». L'annuncio degli imminenti test è contenuto in una comunicazione che nasceva con altre finalità: Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola lunedì hanno infatti risposto alla lettera con cui una settimana prima le Rsu del Consorzio Venezia Nuova li avevano contestati pesantemente sulla gestione delle risorse interne. «Ci ritroviamo dopo quattro anni ancora tutti al nostro posto di lavoro - avevano scritto le rappresentanze sindacali - ma in gran parte marginalizzati e trattati con diffidenza e scarsa stima». E criticavano il frequente ricorso ai consulenti esterni, in particolare lo staff tecnico di cui si è circondato Ossola. «Immaginavamo che l'assetto emergenziale terminasse e le funzioni tornassero a chi le aveva svolte fino a prima», continuava la lettera.

I commissari hanno risposto ammettendo che in un primo momento si è ricorso molto a «soggetti esterni qualificati», ma che pian piano si è coinvolto sempre più il personale interno, «per arrivare a una completa autonomia per la posa delle paratoie di San Nicolò». Ed è proprio qui che Fiengo e Ossola annunciano il prossimo avvio dei test a Treporti, che saranno condotti da personale del Consorzio e di Comar, la società partecipata che gestisce le gare e i cantieri. Inoltre i commissari spiegano che il personale del Consorzio formerà il «gruppo di lavoro dedicato alla previsione degli eventi di alta marea e alla gestione dell'esercizio delle future operazioni di chiusura delle bocche di porto». E' evidente che questa task force sarà quella che in futuro, quando verrà decisa anche l'architettura istituzionale della gestione del Mose, si occuperà di questo aspetto dal punto di vista tecnico.

Tra l'altro in tema di previsioni il lavoro del Cvn andrà coordinato con quello del Centro maree del Comune di Venezia e con l'Autorità portuale, che proprio ieri hanno annunciato l'accordo per lo scambio di dati sia in laguna che in mare aperto. «Così la modellistica in uso al Centro avrà nuove informazioni capaci di migliorare la qualità delle previsioni numeriche», afferma una nota congiunta dei due enti.



Porto, incontro Toninelli-Nogarini

Livorno Il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, il sindaco Filippo Nogarini e il presidente dell' **Autorità portuale** Stefano Corsini si sono confrontati a margine della Conferenza nazionale delle **Autorità** portuali di sistema.

Toninelli, spiega una nota del ministero, «si è informato sullo stato di avanzamento della gara per l' affidamento del comparto dei bacini di carenaggio e più in generale sulla situazione del porto e ha comunicato la sua intenzione di recarsi in città nelle prossime settimane».

Nogarini, dal canto suo, «ha colto l' occasione per sollecitare il ministro a sbloccare la realizzazione del lotto zero e il potenziamento della strada statale 398».

Le città & la regione

Tra colf e badanti sempre più uomini Cresce il nero: 6 su 10 senza contratto

L'associazione «Domina»: i toscani spendono 643 milioni l'anno per i lavoratori domestici

Trimestri

2018	2017
15,3%	14,8%
15,3%	14,8%
15,3%	14,8%

Mensili

2018	2017
15,3%	14,8%
15,3%	14,8%
15,3%	14,8%

Livorno

La protesta dei senegalesi: un nostro connazionale sepolto senza autorizzazione

Il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, il sindaco Filippo Nogarini e il presidente dell' **Autorità portuale** Stefano Corsini si sono confrontati a margine della Conferenza nazionale delle **Autorità** portuali di sistema.

Toninelli, spiega una nota del ministero, «si è informato sullo stato di avanzamento della gara per l' affidamento del comparto dei bacini di carenaggio e più in generale sulla situazione del porto e ha comunicato la sua intenzione di recarsi in città nelle prossime settimane».

Nogarini, dal canto suo, «ha colto l' occasione per sollecitare il ministro a sbloccare la realizzazione del lotto zero e il potenziamento della strada statale 398».

ESSELUNGA A CASA

SCONTI VINCENTI 30%, 40%, 50%

BECKS

FIBRYL

ESSELUNGA

STRAGORDINARIO QUOTIDIANO

Civitavecchia, avviate le ispezioni del MIT nella sede dell'Authority

CIVITAVECCHIA - E' iniziata da ieri a Civitavecchia, nella sede dell'Autorità di Sistema a Molo Vespucci, la procedura di ispezione disposta dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Si tratta dell'indagine annunciata ufficialmente dal ministero nel mese di dicembre scorso, da parte della commissione inviata dal ministero su un campione di Authority portuali tra cui quella che comprende i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. «La commissione - aveva sottolineato il Mit in una nota - è stata incaricata di effettuare ispezioni sull'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale di Civitavecchia, sull'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale di Ravenna e sull'Autorità di Sistema portuale del Mare Ionio di Taranto. L'attività di ispezione, attualmente in corso e che avrà una durata massima di sei mesi, punta in particolare a verificare la gestione dei rispettivi porti delle tre Autorità, con riguardo anche ai profili economico-finanziari, legale-amministrativi e tecnici». Gli ispettori che compongono la commissione sono stati inviati da due ministeri: il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quello dell'Economia e delle Finanze e dalla Corte dei Conti. Il personale dell'Authority aveva già iniziato da diverso tempo a preparare i documenti, predisponendo un ufficio apposito per rendere disponibile il materiale che verrà richiesto. Ieri pertanto ha varcato la soglia di Molo Vespucci la commissione dei tre ispettori composta da: il presidente Francesco Benevolo, direttore generale di RAM S.p.a. (Rete Autostrade Mediterranee, MIT e MEF) Eugenio Minici dirigente Mit e da Sandro Gallinelli del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.



Confitarma, Continuità territoriale: Le Sovvenzioni ai passeggeri e non alle compagnie

ROMA- Confitarma, ha espresso solidarietà al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli "a seguito di dichiarazioni di cui non condivide né la forma né la sostanza" - lo dichiara la Confederazione degli armatori in una nota diffusa. In particolare, spiega Confitarma: "non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata l'attuale convenzione Tirrenia-CIN in quanto, in base alla legge vigente, gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari". "Ancora una volta il tema della disoccupazione dei marittimi viene strumentalizzato." - Continua nella nota Confitarma- "Infatti, Torre del Greco conta poco più di 85.000 abitanti: parlare di 50.000 marittimi disoccupati di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3.000 marittimi locali che in parte effettivamente navigano ed in parte realmente sono in cerca di occupazione. Peraltro, è vero che la Tirrenia-CIN non ha il monopolio dei collegamenti con la Sardegna dato che oltre il 60% dei traffici fa capo ad altri 4 operatori così come il vero monopolio esistente in Sardegna è quello relativo alle sovvenzioni statali a Tirrenia-CIN, unica beneficiaria dei 72 milioni di Euro annui erogati dallo Stato. Per questo l'attuale convenzione è ancora più insostenibile ed irragionevole. In linea di principio, Confitarma ritiene che, in particolare per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale. Il network di operatori privati è talmente strutturato ed organico da offrire già adeguate garanzie di collegamenti. Volendo comunque erogare delle sovvenzioni per garantire la continuità territoriale, si potrebbe ricorrere al modello spagnolo in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma direttamente all'utenza sotto forma di contributo: in pratica passeggeri ed autotrasportatori possono scegliere liberamente l'operatore che meglio risponde alle loro esigenze di mobilità. Il modello spagnolo risulta equo, democratico, non produce effetti distorsivi della concorrenza e promuove standard qualitativi elevati dei servizi. Ad esempio, si potrebbe prevedere un contributo di 100 Euro a camion/semirimorchio movimentato da e per la Sardegna, ovvero circa il 30% dell'attuale nolo medio, seguendo le modalità in passato adottate con l'Ecobonus. I trasportatori potrebbero così scegliere liberamente la compagnia di navigazione ed i contributi pubblici verrebbero erogati a consuntivo solo a quelle che dimostrano che i viaggi sono stati realmente effettuati. Considerando gli attuali traffici, tale misura impegnerebbe circa 35 milioni di Euro all'anno degli attuali 72 milioni di Euro. I restanti 37 milioni di Euro si potrebbero utilizzare per dare un contributo diretto ai passeggeri sardi che si muovono da e per la Sardegna, utilizzando sia la nave che l'aereo. Solo nel caso di fallimento del mercato, come nei collegamenti con le piccole isole nei periodi invernali, le sovvenzioni tradizionali possono essere ancora considerate il sistema più sostenibile. Secondo Confitarma, che da sempre dialoga con le Istituzioni per la ricerca delle migliori soluzioni per lo sviluppo del Paese, questa è la via da seguire per garantire la continuità territoriale in modo trasparente, efficiente ed efficace, senza alterare la libera concorrenza e senza creare posizioni dominanti di mercato."

CONFITARMA, CONTINUITÀ TERRITORIALE: LE SOVVENZIONI AI PASSEGGERI E NON ALLE COMPAGNIE

23 Jan 2019

ROMA. Confitarma, ha espresso solidarietà al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli "a seguito di dichiarazioni di cui non condivide né la forma né la sostanza" - lo dichiara la Confederazione degli armatori in una nota diffusa. In particolare, spiega Confitarma: "non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata l'attuale convenzione Tirrenia-CIN in quanto, in base alla legge vigente, gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari".

"Ancora una volta il tema della disoccupazione dei marittimi viene strumentalizzato." - Continua nella nota Confitarma- "Infatti, Torre del Greco conta poco più di 85.000 abitanti: parlare di 50.000 marittimi disoccupati di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3.000 marittimi locali che in parte effettivamente navigano ed in parte realmente sono in cerca di occupazione. Peraltro, è vero che la Tirrenia-CIN non ha il monopolio dei collegamenti con la Sardegna dato che oltre il 60% dei traffici fa capo ad altri 4 operatori così come il vero monopolio esistente in Sardegna è quello relativo alle sovvenzioni statali a Tirrenia-CIN, unica beneficiaria dei 72 milioni di Euro annui erogati dallo Stato. Per questo l'attuale convenzione è ancora più insostenibile ed irragionevole.

In linea di principio, Confitarma ritiene che, in particolare per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale. Il network di operatori privati è talmente strutturato ed organico da offrire già adeguate garanzie di collegamenti. Volendo comunque erogare delle sovvenzioni per garantire la continuità territoriale, si potrebbe ricorrere al modello spagnolo in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma direttamente all'utenza sotto forma di contributo: in pratica passeggeri ed autotrasportatori possono scegliere liberamente l'operatore che meglio risponde alle loro esigenze di mobilità. Il modello spagnolo risulta equo, democratico, non produce effetti distorsivi della concorrenza e promuove standard qualitativi elevati dei servizi. Ad esempio, si potrebbe prevedere un contributo di 100 Euro a camion/semirimorchio movimentato da e per la Sardegna, ovvero circa il 30% dell'attuale nolo medio, seguendo le modalità in passato adottate con l'Ecobonus. I trasportatori potrebbero così scegliere liberamente la compagnia di navigazione ed i contributi pubblici verrebbero erogati a consuntivo solo a quelle che dimostrano che i viaggi sono stati realmente effettuati. Considerando gli attuali traffici, tale misura impegnerebbe circa 35 milioni di Euro all'anno degli attuali 72 milioni di Euro. I restanti 37 milioni di Euro si potrebbero utilizzare per dare un contributo diretto ai passeggeri sardi che si muovono da e per la Sardegna, utilizzando sia la nave che l'aereo. Solo nel caso di fallimento del mercato, come nei collegamenti con le piccole isole nei periodi invernali, le sovvenzioni tradizionali possono essere ancora considerate il sistema più sostenibile. Secondo Confitarma, che da sempre dialoga con le Istituzioni per la ricerca delle migliori soluzioni per lo sviluppo del Paese, questa è la via da seguire per garantire la continuità territoriale in modo trasparente, efficiente ed efficace, senza alterare la libera concorrenza e senza creare posizioni dominanti di mercato."

Toremare
AGENZIA MARITTIMA
ALDO SPADONI
Telefono + 0566 248111
Fax 0566 248200

CTN
CONFEDERAZIONE ITALIANA DI NAVIGAZIONE
www.confital.it

Porti Roma e del Lazio: tasse portuali giù del 20% a Civitavecchia grazie ai decreti appena entrati in vigore

(FERPRESS) Civitavecchia, 23 GEN Il primo gennaio sono entrate in vigore nei porti del network laziale le nuove tasse portuali (ancoraggio, tassa portuale e sovrattassa) grazie ai decreti del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo che ridurranno il carico tributario per le merci. Il lavoro è stato lungo e impegnativo. Abbiamo lavorato per mesi per trovare un giusto punto di compromesso tra l'esigenza di rendere i porti più competitivi (attraverso nuovi interventi ed opere infrastrutturali) e la diminuzione delle tasse, senza pregiudicare l'equilibrio di bilancio. Tale obiettivo è stato raggiunto assicurando un decremento, rispetto al regime precedente, della tassa portuale e della sovrattassa in media del 20-30%, afferma il presidente dell'AdSP. Il nostro auspicio è che le migliori condizioni determinate dal nuovo regime tributario portino un'ulteriore crescita dei traffici nei porti laziali, spiega di Majo. I dati sono confortanti, a partire dal numero delle operazioni effettuate dagli ormeggiatori che, nel corso del 2018, sono aumentate di circa il 9% rispetto all' anno precedente. Nonostante le tante difficoltà e tenuto conto che negli ultimi due anni si è reso necessario risanare anche alcune situazioni contabili e finanziarie, determinate da consistenti spese certe a fronte di entrate sub iudice, siamo riusciti a portare a termine questa operazione senza pregiudicare lo sviluppo del network portuale. A fine 2018, dopo una lunga istruttoria, abbiamo predisposto tre interventi, per assolvere a diverse esigenze e per rispondere ai provvedimenti dell'Autorità giudiziaria che hanno imposto la modifica dei precedenti decreti risalenti agli anni 2012-2013-2014 e riguardanti la tassa e la sovrattassa portuale continua di Majo. Su tassa e sovrattassa c'è stata una lunga vicenda giudiziaria conclusasi con l'accertamento dell'illegittimità dei provvedimenti che furono adottati dall' allora Autorità Portuale, con l'introduzione di incrementi del 100 per cento, determinando uno dei livelli di tassazione più elevati in Italia, ricorda di Majo. Le nuove aliquote sono state calcolate per la prima volta sulla base di un approfondito quadro esigenziale (sotto il profilo della competitività e della produttività dei porti) per quanto riguarda la tassa portuale e sulla base di una dettagliata analisi del fabbisogno finanziario per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali per quanto riguarda la sovrattassa, sottolinea di Majo. Con la riduzione del 30% della tassa di ancoraggio contiamo, inoltre, di incentivare gli armatori a scegliere i nostri porti come primo approdo. Su questo provvedimento siamo fiduciosi di poter ricevere feed back positivi, precisa di Majo. Nel futuro prossimo, a fronte di un aumento dei traffici e, quindi, di maggiori entrate contiamo di provvedere ad un'ulteriore riduzione delle aliquote, conclude il presidente dell'AdSP.



Ferpress

Dai Porti

Marittimi italiani: Vincenzo Onorato, comunicato Confitarma pieno di menzogne e inesattezze

(FERPRESS) Milano 23 gennaio 2019 Rispondo a Manuel Grimaldi, in quanto vero dominus di Confitarma che parla e scrive per bocca del portavoce Mario Mattioli, insignito della pomposa carica di presidente. Il comunicato odierno della Confitarma è colmo di menzogne e inesattezze. Lo scrive in un comunicato stampa Vincenzo Onorato, del Gruppo Onorato Armatori. Si legge: In particolare, Confitarma sottolinea che non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata l'attuale convenzione Tirrenia-CIN in quanto, in base alla legge vigente, gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari. Se così fosse, la Confitarma dovrebbe spiegare come mai sulla Civitavecchia-Porto Torres Grimaldi impiegava circa 100 marittimi extracomunitari che ha provveduto gradualmente a sbarcare solo dopo la pubblica denuncia da parte mia. Non sono con questa mia a difendere la Convenzione Stato-Tirrenia, Convenzione fra l'altro che io ho ereditato con l'acquisto della Compagnia e che ritengo storicamente superata. Per chiarezza, i 72 milioni di euro che lo Stato garantisce sono per i trasporti non solo per la Sardegna, ma anche per la Sicilia e per le isole Tremiti, quindi ciò che dichiara la Confitarma e cioè che sono erogati esclusivamente per la Sardegna si chiama dalle mie parti menzogna. E' singolare che Confitarma non citi mai i 150-200 milioni di euro che, a vario titolo, Stato e Regione Sicilia erogano per le linee minori in Sicilia agli ex soci del signor Grimaldi o dei 60 milioni senza gara appena stanziati sempre per i collegamenti per le isole minori. Una nuova gara per i trasporti marittimi si legge ancora nel comunicato deve veder beneficiare tutte le compagnie e potrebbe ispirarsi al modello francese per la Corsica con dei paletti fissi che escludano compagnie stagionali e chi imbarca marittimi extracomunitari lasciando a casa gli italiani. La battaglia che Grimaldi sta conducendo, nascondendosi dietro alla Confitarma, è una lotta per la sopravvivenza. Per un gruppo come il suo, che ha miliardi di euro di debiti e che opera dumping sociale sulle rotte internazionali impiegando marittimi extracomunitari per onorare i suoi impegni finanziari già ha riprodotto questo modello in Italia sulle rotte di cabotaggio. Nella nota della Confitarma si legge inoltre Ancora una volta il tema della disoccupazione dei marittimi viene strumentalizzato. Infatti, Torre del Greco conta più di 85000 abitanti: parlare di 50000 marittimi disoccupati di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3000 marittimi locali che in parte effettivamente navigano ed in parte realmente sono in cerca di occupazione. Lo strumento della disinformazione è uno degli elementi chiave di Confitarma: non ho mai parlato di 50000 marittimi senza lavoro a Torre del Greco, ma in tutta Italia. Sarei potuto essere più preciso se Confitarma non si fosse rifiutata di dare al Mit il numero di extracomunitari imbarcati sulle navi italiane. Ricordo a chi mi legge che una nave battente bandiera italiana è un pezzo del nostro Paese ovunque essa si trovi; fornire informazioni sugli extracomunitari presenti a bordo coinvolge anche un problema di sicurezza nazionale. Al contrario di Confitarma, Assarmatori ha fornito al Mit tutte le informazioni possibili in merito. Ciò che mi sta a cuore è il futuro di tanti marittimi che sono a casa senza lavoro e di quelli che vorrebbero trovare un imbarco, ma non lo trovano perchè vengono loro preferiti extracomunitari sfruttati quali schiavi del Terzo Millennio ed essi stessi prime vittime di questo sistema. Una globalizzazione della miseria che affama il Mezzogiorno e non solo ma anche Genova e Trieste, scuola e fucina di marittimi da centinaia di anni che è utile soltanto alla lobby degli armatori che Confitarma protegge, di cui Grimaldi è il caposcuola, che sfrutta una legge la 30/98 che garantisce la quasi totale esenzione fiscale degli utili prodotti e lascia gli italiani a terra, in assenza di appropriati controlli che oggi lo Stato non effettua. Il mio cuore è per il futuro della gente disoccupata a casa, dei tanti giovani che vorrebbero, ma non intraprenderanno mai, una carriera sul mare e, non da ultimo, per i miei ragazzi della Scuola di Mascazone Latino di Napoli dei quartieri difficili che noi avviciniamo al mare e a cui dovrò, e non da solo, assicurare un lavoro. La bandiera italiana oggi è la bandiera panamense del Terzo Millennio; è bene che il nuovo governo dia un segno di discontinuità con le amministrazioni passate e provveda a effettuare quei legittimi controlli che mettano con le spalle al muro questi

The screenshot shows the website 'ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI' with a red header. The main content area displays a news article titled 'Marittimi italiani: Vincenzo Onorato, comunicato Confitarma pieno di menzogne e inesattezze'. The article text is partially visible, matching the main text of the document. To the right of the article, there is a sidebar with a 'Mantieniamo quello che gli altri promettono!' banner, a 'Login' section, and a 'RICEVILI QUOTIDIANO DAILYLETTER' section. The website footer includes social media icons and a copyright notice: '© 2018 - Tutti i diritti sono riservati'.

armatori-speculatori che sono la vergogna della grande tradizione della marineria italiana. Invito i marittimi italiani e tutti coloro che vogliono trovare nel mare una dignitosa collocazione e fonte di sussistenza a intraprendere tutte le azioni legittime per porre fine a questa vergogna che infanga la nostra gloriosa bandiera, conclude la nota.

ASSARMATORI: Convenzione sulla Sardegna, il rispetto della legge non si può discutere

(FERPRESS) Roma, 23 GEN In questi giorni è stato sollevato il tema della Convenzione per i servizi di continuità territoriale da e per la Sardegna. Nello spirito di collaborazione che la contraddistingue, e quindi con l'obiettivo di ripristinare la verità dei fatti, fornendo anche al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Senatore Danilo Toninelli, informazioni corrette e veritiere, ASSARMATORI sottolinea il Presidente Messina avverte la necessità di ricondurre in modo sistemico, il dibattito specialmente a quel quadro di legalità che è stato oggetto anche di recente di un confronto particolarmente positivo con il Presidente del Senato, Maria Elisabetta Casellati e con le altre Istituzioni e che rappresenta uno dei suoi fini istitutivi. Lo scrive in una nota ASSARMATORI. Ecco quindi i punti chiave che non dovrebbero essere oggetto di distorsione o di patteggiamenti: 1) La Convenzione che assegna a Tirrenia CIN questi servizi è frutto di un accordo di natura contrattuale validamente concluso con lo Stato e attualmente in essere. 2) L'armatore, che assicura questi servizi assegnatigli dallo Stato, sta rispettando tutte le norme fissate dalla Convenzione in primis le tariffe definite nella medesima dall'amministrazione competente, rispetto alle quali garantisce anche ulteriori sconti. 3) Tirrenia Cin adempie all'obbligo di operare nel corso di tutto l'anno facendosi carico delle perdite che derivano dall'esercizio delle navi su alcune direttrici e in periodi dell'anno in cui le navi viaggiano praticamente vuote, garantendo tuttavia la regolarità e la continuità del servizio. 4) La Convenzione con lo Stato è operativa solo su sei rotte passeggeri (e non merci) proprio nell'ottica di garantire alla Sardegna il diritto alla continuità territoriale. Su tutte le altre rotte incluse quelle merci, Tirrenia CIN opera in regime di libero mercato in concorrenza con altri armatori. 5) Assarmatori (che rappresenta la stragrande maggioranza degli armatori di linea operanti nel cabotaggio nazionale e trasporto pubblico locale occupando la quota più rilevante di marittimi italiani su navi battenti bandiera italiana) ha già espresso in più di un'occasione la propria posizione: premesso il rispetto delle norme, della legge e quindi della Convenzione vigente, piena disponibilità a collaborare alla definizione di un nuovo quadro che consenta di garantire la continuità territoriale, a patto che anche in quell'ottica siano rispettate le leggi da parte di tutti gli operatori: il che significa obbligo di utilizzo di marittimi italiani e/o comunitari; garanzia di fornitura del servizio nel corso di tutto l'anno. 6) Il rispetto dalle legge non è, e non può essere, oggetto di discussione. Così Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, è entrato oggi nel dibattito sulla Convenzione relativo alla Continuità territoriale da e per la Sardegna. Mi stupisco afferma Messina che vengano fornite al Ministro Toninelli informazioni che non rappresentano la realtà e ho già chiesto al riguardo la disponibilità per un incontro, nel quale chiarire anche in questo caso, la condivisa volontà di trasparenza che è nel codice genetico della nostra Associazione.



Porto, autostrade del mare Due società si fanno avanti

Tra ambizioni di crescita e timori mai superati

Milazzo Il porto di Milazzo, a conferma di quanto sostenuto nei giorni scorsi da alcuni esponenti politici attualmente fuori dal "palazzo", continua ad essere appetibile per gli armatori. E così a distanza di alcuni mesi dalla richiesta presentata all' **Autorità portuale** dall' azienda di shipping & tourism Lisciotto di Messina per conto di un vettore marittimo europeo, altre due società di navigazione sarebbero intenzionate a chiedere all' **Autorità portuale** l' utilizzo delle banchine dello scalo mamertino per effettuare collegamenti con il Continente. Una sarebbe italiana, l' altra straniera anche se opera nel nostro Paese. L' obiettivo è un collegamento da Milazzo alla costa campana. La richiesta inizialmente riguardava la banchina XX Luglio ma lo stop dei lavori e soprattutto l' incertezza sui tempi di ripresa e di completamento, ha portato ad ipotizzare un uso dell' altra parte di molo dedicato all' attività commerciale.

Una richiesta che ricorda quella presentata e bocciata alcuni anni addietro dalla "Pan Med", una società svizzero-tedesca intenzionata a garantire collegamenti marittimi da Milazzo a Gaeta. Al momento nulla sarebbe stato comunicato ufficialmente al Comune di Milazzo. Che, giova dirlo, sino ad oggi, ha sempre alzato le barricate quando sente parlare di queste iniziative sostenendo che il porto non può continuare ad essere servitù di questo o quell' imprenditore, ricevendo solo conseguenze negative.

Oggi però la situazione è cambiata perché il lavoro all' interno dello scalo è notevolmente diminuito, si è anzi quasi azzerato e gli operatori portuali attendono risposte dalla politica. «Se davvero il discorso che l' **Autorità portuale** intende promuovere per il porto di Milazzo deve essere propositivo - si afferma - , si abbandonino subito chiusure preconcepite e si pretenda però chiarezza da parte degli investitori, fissando regole chiare sull' uso della manodopera che deve essere esclusivamente milazzese».

Ed in effetti più volte è stato ribadito che senza una concertazione non potranno essere messe in cantiere iniziative estemporanee e soprattutto che sino a quando il porto continuerà a dover utilizzare le strade urbane la città di Milazzo non potrà accettare ulteriori aggravii di inquinamento acustico ed atmosferico. Permanendo però la fase di stallo, nessuna prospettive di crescita potrà esserci e si assisterà a continui dinieghi motivati dalla presa d' atto che Milazzo manca di quelle infrastrutture, non solo portuali, in grado di sostenere questo tipo di traffici. In realtà è unanimemente riconosciuto che lo scalo mamertino risulta insufficiente e inadeguato al normale espletamento di tutti i servizi marittimi: dal turismo alle linee commerciali, passando per il traffico delle navi da carico. Ma "dichiararlo" non basta. Occorre attivarsi per cercare di sbloccare una situazione penalizzante che si trascina da un ventennio e che neppure la presenza dell' **Autorità portuale** è riuscita a modificare.

r.m.



La Corte dei Conti auspica il superamento della fase d'incertezza all' Authority

Giuseppe Lo Re Reggio Calabria «Superare l' incerta situazione dell' Ente». Lo ripete più volte la Corte dei Conti, quasi un mantra per la sezione centrale di controllo che ha completato la relazione sulla gestione dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro. A determinare l' incertezza è quella sorta di limbo in cui si trova il principale porto calabrese, retto da una struttura commissariata ormai dal 2014: da un lato la mancata attuazione pratica della riforma Delrio che avrebbe inglobato in un' unica Authority Gioia e Messina, dall' altra la prospettiva della riforma Cinquestelle con la creazione delle due **Autorità** di sistema **portuale** dei Mari Tirreno meridionale e Ionio (con Gioia Tauro) e dello Stretto (Messina). Da qui l' auspicio dei magistrati contabili affinché «l' approvazione della norma contenuta nella legge 136 del 17 dicembre 2018 risolva la compresenza nella stessa **Autorità** dei porti di Gioia Tauro e Messina». Una precondizione per «dare un' accelerazione agli investimenti in impianti e servizi» accoppiata «ad un rafforzamento della capacità amministrativa». Perché a dispetto di «una posizione baricentrica nel mar Mediterraneo che lo caratterizza quale scalo di transhipment di contenitori», il porto di Gioia secondo la Corte dei Conti paga «il mancato sviluppo dell' infrastruttura logistica del retroporto» che non ha giovato «nel confronto con gli altri competitor nazionale ed europei nel Mediterraneo».

Quasi naturale, in questo contesto, l' affondo della relazione: «Negli scenari geo-economici un' opportunità è offerta dalla possibilità di diversificare l' offerta di servizi portuali prevedendo (oltre al transhipment) l' integrazione tra le attività Deep-sea shipping (DSS) e quelle Short sea shipping (SSS). Ciò garantirebbe lo sviluppo di una limitrofa area industriale nella quale imprese manifatturiere ad elevato valore aggiunto possano operare, in condizione di Zona economica speciale (Zes), con indubbi riflessi positivi sotto il profilo dello sviluppo economico, accrescendo gli interscambi commerciali lungo corridoi longitudinali e trasversali della rete europea Ten-T». Ecco perché «il superamento dell' attuale gestione amministrativa transitoria con l' istituzione della nuova Adsp non appare più rinviabile». Non a caso «si confida che la recente approvazione della norma contenuta nella legge 136 del 2018 produca a breve atti conseguenti», in quanto «siffatta situazione di indeterminatezza rischia di penalizzare o marginalizzare l' attività del porto».

A fronte di indicatori positivi quali il risultato di amministrazione in crescita pari al 16,69%, resta sul tappeto «una situazione di precarietà in ordine agli strumenti di programmazione per la mancata approvazione del Piano regolatore **portuale** e criticità si evidenziano, pertanto, anche nella realizzazione delle opere portuali con riflessi nella gestione dei residui». E ancora «il ritardo negli investimenti grava su una situazione di mercato complessiva che nel 2017 ha visto il porto di Gioia Tauro registrare un sensibile calo dei traffici dopo la fase di recupero del 2016». Per quanto attiene infine il conferimento di aree demaniali marittime, «si invita l' **Autorità portuale** ad adottare procedure competitive per l' affidamento ed il rinnovo delle concessioni, in modo da assicurare la più ampia trasparenza, non discriminazione e concorrenza», mentre per la gestione del demanio marittimo «si ritiene urgente adeguare le procedure di rilevazione dei canoni alle previsioni del sistema informativo (Sid), così come ripetutamente sollecitato dal Ministero e dal collegio dei revisori dei conti».

Censure sulla mancata approvazione del piano regolatore.



Il calo dei traffici sul tavolo del ministro

Entro due mesi va in gara il nuovo bacino di carenaggio. Attese decisioni sul terminalista Mct

Alfonso Nasoreggio calabria Gli scenari del porto di Gioia Tauro sono ancora incerti. In attesa delle determinazioni del Governo sulla nomina del nuovo vertice dell' Autorità di Sistema portuale, abbiamo fatto il punto della situazione con l' attuale commissario della Port Authority, Andrea Agostinelli. Una discussione a 360 gradi sui progetti in cantiere e su quanto è stato fatto durante la sua gestione.

Quando verrà reso operativo il gateway ferroviario? Il potenziamento della linea ferrata di cui parlava il ministro Danilo Toninelli durante la visita di dicembre scorso è stato realizzato?

«Diversificare le attività portuali è stata una necessità ed è per questo che abbiamo realizzato un gateway ferroviario ed un annesso "interporto" in soli 24 mesi dalla stipula dell' atto di concessione. È un progetto che mancava da 30 anni e che consentirà al porto di Gioia Tauro di disporre finalmente anche di una porta di accesso delle merci verso i mercati del nord e verso la dorsale jonica ed adriatica. Manca un supplemento cartaceo che la Ditta si è impegnata a depositare entro la prossima settimana, dopodichè saremo pronti alla inaugurazione. Ma non è tutto. Abbiamo già sollecitato la competente direzione generale del Ministero per quanto riguarda gli adeguamenti funzionali sulla rete Rfi e stiamo aspettando entro la fine del mese una riunione con Rfi e la Regione Calabria per definire queste problematiche che, ripeto, sono problematiche extra-portuali, di cui comunque ci facciamo carico. Dopo la riunione saremo in grado di stimare i tempi per la percorrenza lungo la rete ferroviaria nazionale dei convogli ferroviari di 750 mt».

A che punto è l' iter istruttorio sulla concessione delle banchine in favore di Mct?

«La "due diligence" a carico della soc. MCT Spa è durata un anno intero ed è ultimata. Ricordo che questa indagine, un "unicum" nel panorama nazionale, è stata avviata per verificare i livelli attuali di produttività del terminal e le sue condizioni sotto il profilo della sicurezza dei luoghi di lavoro. Ho sottoscritto la relazione finale per gli uffici di gabinetto del Ministro e per il vice-Ministro Rixi che sta conducendo i colloqui con le parti interessate che vertono sul perdurante calo dei traffici portuali. Naturalmente, vista la natura dell' indagine ed i suoi risvolti, attendo di ricevere direttive ministeriali, aggiungendo comunque, anche in risposta ad alcuni solleciti ricevuti dalle organizzazioni dei lavoratori, che i miei uffici hanno svolto in data 18 gennaio 2019 alcuni mirati sopralluoghi , diffidando la società concessionaria al ripristino di sufficienti condizioni di sicurezza sui piazzali».

Nel passato più volte è stato sollevato il problema delle operazioni portuali rallentate per i controlli.

Ora con il nuovo e ultratecnologico scanner com' è la situazione?

«Il problema dei controlli è una questione delicatissima e non vorrei essere equivocado. La questione della legalità è al primo posto nel nostro operato quotidiano e costituisce una spesa doverosa e ingentissima per i nostri bilanci: impianti di video sorveglianza, il progetto di un impianto anti-intrusione, l' Agenzia di security e la tecnologia raffinatissima rappresentata dallo scanner su ruote costato 1,7 mln. di euro, su cui ci siamo già intrattenuti e che è già da tempo nella disponibilità della Agenzia delle Dogane, per rendere i controlli sempre più efficienti ma anche veloci. Evidentemente i controlli sono accuratissimi anche per ciò che concerne la certificazione antimafia, dal momento che l' Ente eroga annualmente decine di milioni di euro in opere pubbliche per rendere le banchine ed i fondali del porto all' altezza delle navi più moderne.

Abbiamo fra Natale e Capodanno estromesso dal porto una impresa che dava lavoro a 45 dipendenti: decisioni draconiane che pesano enormemente dal punto di vista sociale ma irrinunciabili, a parer mio».



Un' altra opera molto attesa è il bacino di carenaggio, a che punto è l' iter?

«Per il bacino di carenaggio, abbiamo ottenuto la approvazione di tutti gli Enti interessati sul progetto definitivo per l' adeguamento della banchina nord del porto, e stiamo accingendoci nei prossimi 2 mesi a mettere a gara il progetto esecutivo».

Oltre agli importanti investimenti infrastrutturali il problema restano i traffici a picco. Che fare?

«È vero, viviamo una crisi dei traffici che dura da 8 anni, quasi senza soluzione di continuità. Ripeto, non siamo rimasti con le mani in mano, stiamo trasmettendo a Roma la relazione definitiva sulla produttività del terminal e attendiamo gli esiti delle interlocuzioni ministeriali. Nello stesso tempo, abbiamo progettato la definitiva sistemazione del secondo terminal, quello dedicato alle autovetture, ed abbiamo fondatissime aspettative che lo sviluppo di questa attività porti nuova occupazione sulle banchine. Fatemi dire che fra i clienti del porto di Gioia Tauro ci sono due dei più importanti players dell' armamento mondiale, Msc e Grimaldi Group, che hanno scelto il nostro porto per i loro traffici internazionali. Questo fatto non lo dobbiamo scordare. E infine citerei l' impegno della "Callipo Group" ad investire nel porto di Gioia Tauro.

Un segnale piccolo ma di grande significato per la imprenditoria calabrese. Fatemi aggiungere inoltre che l' 11 e il 12 febbraio incontreremo a Gioia i rappresentanti della Agenzia della Coesione territoriale e della regione, per definire il definitivo start up della Zes della Regione Calabria».

Dopo i reintegri del Tribunale ora che ne sarà dell' Agenzia per il lavoro portuale?

«L' Agenzia che abbiamo faticosamente costituito attualmente ha in organico circa 30 dipendenti licenziati, che avevano rinunciato al ricorso avverso il licenziamento.

Ma abbiamo altresì inoltrato un quesito al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per sapere cosa succederà nella ipotesi in cui il ricorso della società avverso le pronunce del Tribunale di Palmi fosse accolto».

Le tasse portuali calano anzi no: scontro Authority-spedizionieri

IL CASO «Il primo gennaio sono entrate in vigore nei porti del network laziale le nuove tasse portuali (ancoraggio, tassa portuale e sovrattassa) che ridurranno il carico tributario per le merci». Inizia così una nota del presidente dell' Autorità di sistema portuale, Francesco Maria di Majo, che parla di un lavoro lungo e impegnativo prima di arrivare «ad un giusto punto di compromesso tra l' esigenza di rendere i porti più competitivi, attraverso nuovi interventi ed opere infrastrutturali, e la diminuzione delle tasse, senza pregiudicare l' equilibrio di bilancio. Tale obiettivo è stato raggiunto assicurando un decremento, rispetto al regime precedente, della tassa portuale e della sovrattassa in media del 20-30%».

«Il nostro auspicio prosegue il numero uno di Molo Vespucci - è che le migliori condizioni determinate dal nuovo regime tributario portino un' ulteriore crescita dei traffici nei porti laziali.

E i dati sono confortanti, a partire dal numero delle operazioni effettuate dagli ormeggiatori che, nel corso del 2018, sono aumentate di circa il 9% rispetto all' anno precedente. A fine 2018, dopo una lunga istruttoria, abbiamo predisposto tre interventi, per assolvere a diverse esigenze e per rispondere ai provvedimenti dell' Autorità giudiziaria che hanno imposto la modifica dei precedenti decreti.

Su tassa e sovrattassa ricorda di Majo - c' è stata una lunga vicenda giudiziaria conclusasi con l' accertamento dell' illegittimità dei provvedimenti che avevano introdotto incrementi del 100%. Con la riduzione del 30% della tassa di ancoraggio contiamo, inoltre, di incentivare gli armatori a scegliere i nostri porti come primo approdo».

A fare da contraltare però all' ottimismo dell' Authority è la preoccupazione degli spedizionieri, con il rappresentante dell' Anasped, Gianfranco Monti (membro anche dell' organismo di partenariato) che già lunedì scorso aveva lanciato un allarme a margine della conferenza di Assotir, parlando invece di rincaro delle tasse. «In realtà è stato tolto l' aumento del 100% della tassa oggetto di contenziosi e che interessava solo Enel e Total Erg spiega Monti e da quel 100 si è passati al 43% che dal primo gennaio pesa su tutte le merci che vengono scaricate, con percentuali diverse in base a sei tipologie. Praticamente il cliente che prima pagava 0,73 euro per ogni tonnellata scaricata, oggi di media paga 1,23 e non è un aumento di poco. Dall' entrata in vigore come spedizionieri abbiamo ricevuto già diverse lamentele dai clienti e c' è chi parla di cercare un porto più conveniente».

Intanto ieri a Molo Vespucci c' è stato l' incontro tra i vertici dell' ente e l' ad di Cfft Steven Clerckx. Non è arrivata l' attesa fumata bianca anche se l' Authority sta continuando a lavorare per un adeguamento tecnico funzionale della banchina 24 per trasformarla in terminal multipurpose dove poter scaricare merci sia in colli che in container. Un atf che l' Adsp conta di fare entro fine mese, così da poter arrivare con risposte certe per gli armatori alla Fiera della logistica che è prevista il 5 febbraio a Berlino.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Ostia)

Dai Porti

Porto, l' Authority ripara la voragine sulla banchina

Nel porto-canale di Fiumicino ultimata la sistemazione del tratto di banchina sud sprofondato all' altezza di piazzale Pozzoli. La chiusura della voragine ha richiesto l' immissione nello sgrotto di circa 20 metri cubi di cemento. Gli interventi hanno portato anche al taglio e alla rimozione di un grosso tronco che stazionava da mesi nell' area interdetta. Dopo i lavori nel punto di attracco vicino alla passerella pedonale e nei confronti del tratto lungo il perimetro della darsena, a pochi metri dallo sgrigliatore, ora si sposteranno su un altro punto sprofondato vicino alla sede della Cooperativa lavoratori del porto. Per queste opere l' **Autorità portuale** ha stanziato circa 180 milioni di euro. Da eseguire la chiusura delle enormi buche spuntate al molo sud, all' altezza dell' ex attracco delle navi dirette in Sardegna.
U.Ser. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Litorale 24 gennaio 2019

Caldiae in tilt, è gelo sul Consiglio

► Maggioranza e opposizione sedute sui banchi con i cappotti ► L'assessore ai Lavori pubblici annuncia un project financing Imbroccati anche i cittadini presenti alla riunione sui rifiuti per rendere più efficace il riscaldamento di sala e Comune

Ardea
Freddi a Colle Rotondo
Il caso va in Regione

Finanze
Porto, l' Authority ripara la voragine sulla banchina

USATO ECOLOGICO CARPOINT
Vetture aziendali e km zero di tutte le marche, EURO6, GPL, METANO e IBRIDE con
SCONTI FINO AL 50%
Rispetto al prezzo di listino della corrispettiva vettura nuova.

Modello	Scenari	Prezzo
Smart Fortwo	100% GPL	€ 12.920
Toyota Yaris	100% GPL	€ 10.920
Fiat Panda	100% GPL	€ 10.690
Ford Fiesta	100% GPL	€ 8.020
Opel Corsa	100% GPL	€ 19.190

FINANZIAMENTI AGEVOLATI • ANTICIPO ZERO • PERMUTA USATO CON USATO
Vai sul sito e scegli l'auto che fa per te tra le oltre 1.000 auto di tutte le marche aziendali e km zero!
www.carpoint.it 800.89.39.36

Le tasse portuali calano anzi no: scontro Authority-spedizionieri

IL CASO «Il primo gennaio sono entrate in vigore nei porti del network laziale le nuove tasse portuali (ancoraggio, tassa portuale e sovrattassa) che ridurranno il carico tributario per le merci». Inizia così una nota del presidente dell' Autorità di sistema portuale, Francesco Maria di Majo, che parla di un lavoro lungo e impegnativo prima di arrivare «ad un giusto punto di compromesso tra l' esigenza di rendere i porti più competitivi, attraverso nuovi interventi ed opere infrastrutturali, e la diminuzione delle tasse, senza pregiudicare l' equilibrio di bilancio. Tale obiettivo è stato raggiunto assicurando un decremento, rispetto al regime precedente, della tassa portuale e della sovrattassa in media del 20-30%».

«Il nostro auspicio prosegue il numero uno di Molo Vespucci - è che le migliori condizioni determinate dal nuovo regime tributario portino un' ulteriore crescita dei traffici nei porti laziali.

E i dati sono confortanti, a partire dal numero delle operazioni effettuate dagli ormeggiatori che, nel corso del 2018, sono aumentate di circa il 9% rispetto all' anno precedente. A fine 2018, dopo una lunga istruttoria, abbiamo predisposto tre interventi, per assolvere a diverse esigenze e per rispondere ai provvedimenti dell' Autorità giudiziaria che hanno imposto la modifica dei precedenti decreti.

Su tassa e sovrattassa ricorda di Majo - c' è stata una lunga vicenda giudiziaria conclusasi con l' accertamento dell' illegittimità dei provvedimenti che avevano introdotto incrementi del 100%. Con la riduzione del 30% della tassa di ancoraggio contiamo, inoltre, di incentivare gli armatori a scegliere i nostri porti come primo approdo».

A fare da contraltare però all' ottimismo dell' Authority è la preoccupazione degli spedizionieri, con il rappresentante dell' Anasped, Gianfranco Monti (membro anche dell' organismo di partenariato) che già lunedì scorso aveva lanciato un allarme a margine della conferenza di Assotir, parlando invece di rincaro delle tasse. «In realtà è stato tolto l' aumento del 100% della tassa oggetto di contenziosi e che interessava solo Enel e Total Erg spiega Monti e da quel 100 si è passati al 43% che dal primo gennaio pesa su tutte le merci che vengono scaricate, con percentuali diverse in base a sei tipologie. Praticamente il cliente che prima pagava 0,73 euro per ogni tonnellata scaricata, oggi di media paga 1,23 e non è un aumento di poco. Dall' entrata in vigore come spedizionieri abbiamo ricevuto già diverse lamentele dai clienti e c' è chi parla di cercare un porto più conveniente».

Intanto ieri a Molo Vespucci c' è stato l' incontro tra i vertici dell' ente e l' ad di Cfft Steven Clerckx. Non è arrivata l' attesa fumata bianca anche se l' Authority sta continuando a lavorare per un adeguamento tecnico funzionale della banchina 24 per trasformarla in terminal multipurpose dove poter scaricare merci sia in colli che in container. Un atf che l' Adsp conta di fare entro fine mese, così da poter arrivare con risposte certe per gli armatori alla Fiera della logistica che è prevista il 5 febbraio a Berlino.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Quotidiano della Calabria

Dai Porti

INCONTRI ROMANI Così il sindaco al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

«Sistema portuale dialoghi con i territori»

«SUL piano nazionale di riordino delle autorità portuali va fatta chiarezza. Gli stravolgimenti impressi dal nuovo Governo rischiano di generare infatti una confusione che disorienta e crea incertezza nella governance complessiva del sistema portuale italiano. Credo sia necessaria una maggiore linearità, restituendo un ruolo più centrale alle amministrazioni locali e recuperando le intuizioni positive contenute nel precedente piano che non possono essere cancellate con un colpo di spugna di Giuseppe Falcomatà».

E' quanto ha dichiarato il sindaco di Reggio Calabria Giuseppe Falcomatà a margine della riunione di insediamento della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, tenutasi ieri mattina al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

«L'occasione della nuova Conferenza nazionale insediata oggi alla presenza del Ministro Toninelli, ci ha dato la possibilità di affrontare alcuni nodi irrisolti.

Anzitutto - ha spiegato il sindaco - l'esigenza di reintrodurre l'articolo 34 del codice della navigazione che prevedeva la possibilità di dare in concessione le aree demaniali marittime, di competenza delle Autorità portuali, alle amministrazioni comunali che ne facessero richiesta in modo da inserire i piani di sviluppo portuali nelle linee programmatiche degli enti territoriali».

«A fianco a questo - ha aggiunto Falcomatà - anche l'esigenza di unificare i procedimenti di Vas, Valutazione Ambientale Strategica, oggi troppo lunghi e frammentati, e contestualmente evitare che le linee guida stabilite dal piano dell'autorità di sistema ricadano in maniera asettica sui piani regolatori portuali, ma siano condivise con le amministrazioni locali che giocano un ruolo centrale in questa procedura».

«A questo proposito - ha aggiunto il primo Cittadino di Reggio Calabria, delegato dall'Anci a rappresentare i Comuni italiani all'interno della Conferenza di coordinamento - abbiamo chiesto che i Sindaci stiano all'interno delle nuove Autorità di Sistema. Le governance dei porti non possono infatti essere distaccate dai programmi di sviluppo territoriali. Se vogliamo che i nostri porti generino sistemi virtuosi a livello socioeconomico dobbiamo prevedere un dialogo con i territori, i due processi non possono essere separati».

«Sul piano locale ad esempio non abbiamo compreso la scelta dell'attuale Governo di sdoppiare le autorità portuali della Città Metropolitana di Reggio Calabria. Il precedente piano, che prevedeva l'istituzione di un'unica Autorità, la più grande d'Europa, che comprendeva al suo interno i porti di Gioia Tauro, Reggio, Villa San Giovanni e Messina, aveva già generato una serie di atti conseguenti come lo sviluppo della Zona Economica Speciale che si sviluppa lungo il litorale tirrenico da Gioia Tauro a Reggio Calabria, passando per Villa San Giovanni e Campo Calabro».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Dai Porti

Fincantieri e pesca, un grido d' allarme

I problemi dello scalo dorico durante la visita dell' ammiraglio Pettorino

di PIERFRANCESCO CURZI DALLA SEDE di Ancona e dai suoi problemi strutturali alle drammatiche vicende migratorie nel Mediterraneo. L' ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante nazionale delle Capitanerie di porto, è tornato ieri al suo recente passato, in quella sede marchigiana di cui conserva un grande ricordo, lasciata nel 2013: «E' stata una fase bellissima della mia carriera e torno sempre con grande piacere ad Ancona. Sono felice che le cose siano andate avanti bene a livello operativo e che si sia seguito un solco tracciato. La cosa più importante, tuttavia, resta la sicurezza sul lavoro, senza quella non c' è sviluppo». Dal 9 febbraio 2018, da quando si è insediato nel difficile incarico, Pettorino ha visitato 60 capitanerie, Ancona è la 61esima.

AD ACCOGLIERLO, oltre al personale della capitaneria dorica, i vertici delle attività portuali, compresa l' **Autorità portuale** e tutte le categorie. In tanti hanno voluto portare il loro saluto, ricordando cosa si è fatto in questi cinque anni da quando l' ammiraglio ha lasciato Ancona, passando a Genova e poi al comando generale a Roma: «Sono felice che finalmente si sia realizzata questa unione tra città e scalo con lo sviluppo del Porto Antico sotto il profilo culturale. Manca ancora una passeggiata a mare, ma le cose stanno cambiando in meglio seguendo quella linea tracciata da tempo» ha ricordato Pettorino.

A PRENDERE la parola ieri sono stati in tanti, tra Alberto Rossi, a capo della Frittelli Maritima a cui Pettorino ha fatto i complimenti per i risultati sportivi suoi e della figlia.

Un tributo unanime e positivo quello tracciato dagli operatori del porto nel ricordo della collaborazione con l' ammiraglio a capo di tutte le capitanerie di porto d' Italia.

BEI RICORDI, ma c' è anche la realtà, dove non tutto è rose e fori.

A partire dalla Fincantieri che cerca spazi per aumentare la produzione e dal grido di allarme del settore ittico, senza dimenticare la grana dei dragaggi dei fondali: «Stiamo scaricando il parco commesse che ha consentito di rilanciare la nostra azienda - ha ricordato il direttore dello stabilimento Fincantieri di Ancona, Giovanni Stecconi - Presto tutte le navi di media taglia saranno consegnate, compresa la superlusso per la compagnia Regent che vareremo il 9 febbraio. Ad agosto sarà la volta della Silver Sea, poi a quel punto si comincerà a navigare a vista. Urgono lavori per adeguare il cantiere, l' Ad Bono si è già espresso e aspettiamo fiduciosi che la politica faccia le sue mosse. Servono un nuovo bacino e la possibilità di allungare le banchine per accogliere navi di grande stazza, la chiave del futuro operativo di Fincantieri ad Ancona».

C' È POI l' allarme della pesca: «Le regole comunitarie, ma non solo quelle, ci stanno distruggendo - hanno ricordato esponenti del Cnr, del mercato ittico e del consorzio anconetano - Da 100 barche di alcuni anni fa siamo scesi a appena 32, chi può rottama, incassa e lascia. Di pesce ce n' è, ma le norme e la burocrazia ci strangolano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Sannio

Dai Porti

Il Codacons sollecita le autorità di Salerno

Navi e inquinamento, «servono controlli e multe»

«Nei giorni scorsi tante telefonate alla nostra associazione perchè venerdì 18 gennaio 2019, alle h 9:00 circa, una nave mercantile appena uscita dal porto di Salerno, stazionando in un' area antistante il porto per più di un' ora, immetteva nell' aria dense nuvole di fumo nero (vedasi reperto fotografico allegato) cagionando un sicuro danno ambientale.

Le segnalazioni da parte di cittadini denunciavano - a ragione - il forte inquinamento atmosferico».

Così il Codacons Campania, rispetto il fenomeno dell' inquinamento atmosferico nelle città portuali per eccessive immissioni da parte delle navi.

«Ebbene, ci si chiede se nella vicenda in esame vi sia stato l' intervento della Guardia Costiera o di altre autorità preposte. Ci si chiede altresì se il Porto di Salerno sia dotato di adeguati dispositivi per rilevare gli indici di inquinamento atmosferico e ambientale.

L' inquinamento ci aggredisce da ogni dove - ha affermato l' avvocato Pieluigi Morena - ma ciò che più di tutto colpisce, è l' inerzia dell' autorità preposta, che accetta tutto e troppo spesso ci costringe ad intervenire».

«Al fine dunque di perseguire gli obiettivi e le finalità statutarie, abbiamo formulato alla Guardia Costiera di Salerno, al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, all' Autorità portuale di Salerno, alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Salerno ed al Ministero delle Infrastrutture, espresso invito ai sensi della normativa di legge applicabile in materia, a voler adottare tutti i provvedimenti di legge nei confronti del mercantile, facilmente individuabile, che ha rilasciato i fumi nell' atmosfera, contestualmente abbiamo formulato istanza di accesso agli atti nei confronti dell' Autorità portuale per sapere se sono presenti nell' area portuale dispositivi di rilevamento per la tutela ambientali», la conclusione.



Il Secolo XIX

Dai Porti

Porto, stop ai terminal sosta forzata per i Tir «Assurdo fermarsi»

«Alcuni terminal del porto di Genova, come Sech e Voltri, oggi pomeriggio (ieri per chi legge, ndr) hanno chiuso a causa della neve e i trasportatori sono stati costretti a restare fermi. Siamo arrabbiati, perché di fronte a una perturbazione annunciata non sono state prese le misure per consentire al porto di operare regolarmente. Anche da questo dipende la competitività dello scalo. Il danno è per tutti, perché la nostra attività produce economia anche per la città e il porto». Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito, è critico sulla sospensione delle operazioni all' interno di alcuni terminal. «La scelta di interrompere o meno le attività è stata presa da ciascun terminalista, l' **autorità portuale** non ha dato nessuno stop», spiega Marco Sanguineri, segretario generale del porto di Genova e Savona.

«La neve non è stata tanta ma molti camion sono rimasti bloccati nel porto - dice Tagnochetti-Uno scalo di livello internazionale non può fermarsi davanti a nevicate di queste dimensioni. Dicono che non si può operare per questioni di sicurezza. Nei porti del Nord Europa, con cui vorremmo in qualche modo competere, mettono in atto delle soluzioni per operare comunque. E là le nevicate sono importanti. Per l' ennesima volta lamentiamo una grave perdita di produttività, gravi disagi alle nostre imprese e ai nostri autisti, non è accettabile». Una critica Tagnochetti la dedica anche ad Autostrade, per il filtraggio sulle zone appenniniche della A26 che ha bloccato i trasportatori nel pomeriggio: «Non è stata in grado di prevenire l' interruzione». La replica della società: «Attuiamo il Piano Neve disposto dalla Prefettura».

- M. D. A. - M. FAG.



Il Tirreno

Dai Porti

progetto pilota

L' Authority in lotta contro l' inquinamento da rumore

LIVORNO. L' Authority si doterà di «una strumentazione basata su sensori certificati di rilevamento continuo del rumore»: saranno localizzati nei punti di maggiore interesse del **porto**. Si tratta di una iniziativa sotto il segno della lotta all' inquinamento acustico: l' annuncio è arrivato a Cagliari nel corso dell' evento di lancio del progetto Mon Acumen che si occupa di monitoraggio attivo del rumore in area urbano-marittimo e che vede come capofila Palazzo Rosciano, sede dell' istituzione portuale. È prevista - viene spiegato - la progettazione e la predisposizione di sistemi di rilevamento acustico delle maggiori sorgenti sonore in **porto** attraverso l' utilizzo di sensoristica dedicata e software di monitoraggio interoperabili, sostenibili e certificate. Lo scopo? «Ottenere, confrontare e classificare dati sul rumore in **porto** per aggiornare la pianificazione portuale, comunale e provinciale, e predisporre interventi di risanamento e pianificazione dei trasporti». È un progetto che durerà 3 anni e prevede una spesa di circa 1, 8 milioni di euro coperti al 100% dal programma It-Fr Marittimo.

«Questa strumentazione - afferma l' Authority - verrà integrata all' interno della piattaforma digitale "Monica", l' infrastruttura strategica per il monitoraggio e il controllo in tempo reale delle aree portuali».

All' iniziativa hanno aderito anche l' Università di Genova, Arpat, Authority di La Spezia-Carrara e di Sardegna, Camera di Commercio di Bastia: ha a che veder con la pianificazione e il controllo acustico nei porti commerciali dell' area di cooperazione con lo scopo - viene sottolineato - di «sviluppare una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, e definire una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio».



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Dai Porti

il progetto

Alunni in visita ai terminal per scoprire il lavoro al porto

carrara. Ben 480 alunni delle scuole primarie di Carrara e Massa visiteranno nel 2019 il porto di Marina di Carrara. Partita la seconda edizione del progetto Portolab con alunni della Primaria Frezza e Nardi.

E' partita in questi giorni a Marina di Carrara la seconda edizione del progetto Portolab, che prevede visite guidate al porto ed in particolare al terminal Grendi, per 480 alunni delle scuole primarie della provincia di Massa-Carrara (lo scorso anno erano 400). L' iniziativa è nata lo scorso anno grazie alla collaborazione tra l' Autorità di Sistema Portuale del Mar ligure Orientale (Adsp in sigla) e il Gruppo Grendi, che opera nello scalo toscano, visto il successo che da anni ottiene nel terminal Lsct del Porto della Spezia dove già più di 5000 bambini hanno partecipato al progetto, nato nel 2006, su iniziativa del gruppo Contship Italia per raccontare la vita e il lavoro all' interno del porto e dei centri intermodali: un mondo che, per ragioni di sicurezza, è inaccessibile e poco conosciuto. Infatti, prezioso è stato il supporto fornito da Contship per realizzare anche nel porto di Carrara il progetto. A partire da oggi, e fino al 27 maggio prossimo, ogni lunedì, giorno in cui è presente la nave Rosa dei Venti, i tutor del terminal Grendi, assieme a personale dell' Adsp, accoglieranno le classi e gli insegnanti e metteranno a disposizione, con una metodologia innovativa e stimolante, le competenze ed i valori dell' attività portuale, spesso misconosciuta. Il terminal container si trasformerà così in un laboratorio a cielo aperto che prevede, prima della visita a bordo della nuovissima nave, ro-ro che opera sulla linea Marina di Carrara/Cagliari, testimonianze da parte di importanti componenti della comunità portuale: Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza e Polizia di Frontiera Marittima.

Già due le visite effettuate in porto, con sosta nella sede dell' Adsp di Marina di Carrara dove, durante il primo incontro, il Comandante del Porto Maurizio Scibilia ha mostrato ai 21 studenti della classe 4A della primaria Frezza un video istituzionale, raccontando loro quali sono le funzioni svolte nel porto. Lunedì scorso è stata invece la volta della classe quarta dell' Istituto Fossola Gentili-Primaria Nardi.

VI MASSA-CARRARA
L'ex vigile del fuoco che gira il mondo a difesa dell'ambiente
Accolto in caserma dagli ex colleghi «il vostro è un bellissimo posto, ma perché abbandonate i rifiuti?»
Minacce su Facebook contro Benedetti Domani a processo
Alunni in visita ai terminal per scoprire il lavoro al porto

Presentato a Cagliari il progetto europeo Mon Acumen per il controllo acustico nei porti

L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale si doterà di una strumentazione di rilevamento continuo del rumore

Nei giorni scorsi a Cagliari si è svolto l'evento di lancio del progetto Mon Acumen (Monitoraggio attivo congiunto urbano-marittimo del rumore), che ha visto la partecipazione come capofila dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. L'iniziativa, cui hanno aderito anche Università di Genova, Agenzia Regionale per la protezione Ambientale Toscana, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Camera di Commercio di Bastia e Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, affronta il tema della pianificazione e del controllo acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione con lo scopo di sviluppare una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore e definire una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio necessaria a una efficace pianificazione, così come richiesto dalla direttiva 2002/49/CE. Tra le attività previste dal progetto, che ha la durata di tre anni con una spesa programmata di circa 1,8 milioni di coperta interamente dal programma IT-FR Marittimo, figura la progettazione e la predisposizione di sistemi di rilevamento acustico delle maggiori sorgenti sonore in porto attraverso l'utilizzo di sensoristica dedicata e software di monitoraggio interoperabili, sostenibili e certificate. L'obiettivo è quello di ottenere, confrontare e classificare dati sul rumore in porto per aggiornare la pianificazione portuale, comunale e provinciale, e predisporre interventi di risanamento e pianificazione dei trasporti. Da parte sua l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha specificato che per raggiungere questi scopi si doterà di una strumentazione basata su sensori certificati di rilevamento continuo del rumore che saranno localizzati nei punti di maggiore interesse del porto. Questa strumentazione verrà integrata all'interno della piattaforma digitale Monica, l'infrastruttura strategica per il monitoraggio e il controllo in tempo reale delle aree portuali.



Avviata a Marina di Carrara la seconda edizione del progetto PortoLab

Prevede visite guidate al porto per 480 alunni delle scuole primarie della provincia

È partita in questi giorni a Marina di Carrara la seconda edizione del progetto PortoLab che prevede visite guidate al porto, e in particolare al terminal Grendi, per 480 alunni delle scuole primarie della provincia di Massa-Carrara (lo scorso anno erano 400). L'iniziativa è nata lo scorso anno grazie alla collaborazione tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e il Gruppo Grendi, che opera nello scalo toscano, visto il successo che da anni ottiene nel terminal LSCT del porto della Spezia dove già più di 5.000 bambini hanno partecipato al progetto, nato nel 2006 su iniziativa del gruppo Contship Italia per raccontare la vita e il lavoro all'interno del porto e dei centri intermodali: un mondo che, per ragioni di sicurezza, è inaccessibile e poco conosciuto. Infatti, prezioso è stato il supporto fornito da Contship per realizzare il progetto anche nel porto di Carrara. «L'esperienza dell'anno scorso - ha osservato la presidente dell'AdSP, Carla Roncallo - ha funzionato bene e quest'anno abbiamo 80 alunni in più. Spero che anche questa edizione, grazie a tutti coloro che vi collaborano attivamente, Capitaneria di Porto, Dogane, Guardia di Finanza e Polizia di Frontiera in primis, possa trasformarsi per i piccoli visitatori in una esperienza divertente e formativa».



The screenshot shows the inforMARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and the project name 'inforMARE'. Below the header, the article title 'Avviata a Marina di Carrara la seconda edizione del progetto PortoLab' is visible. The main text of the article is partially visible, matching the text on the left. There is a search bar with the text 'Cerca il tuo albergo' and a 'Cerca' button. At the bottom, there is a footer with contact information for inforMARE.

Dura replica di Assarmatori a Confitarma e pesantissime accuse di Onorato a Grimaldi e Mattioli

Stefano Messina: «il rispetto dalle legge non è, e non può essere, oggetto di discussione». Per i trasporti marittimi con la Sardegna Vincenzo Onorato propone una nuova gara «che potrebbe ispirarsi al modello francese per la Corsica»

L'intervento odierno della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) per manifestare solidarietà al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, rispetto alle dichiarazioni del presidente della Onorato Armatori, Vincenzo Onorato, sulla questione delle tariffe praticate dalla sua compagnia Tirrenia per i collegamenti con la Sardegna sollevata dal membro del governo, non poteva che provocare la prevedibile ulteriore replica di Onorato, sempre poco incline a non manifestare i propri convincimenti. Ma ha sollecitato anche una presa di posizione da parte di Assarmatori, la nuova associazione armatoriale italiana istituita ad inizio 2018 che vede tra gli associati il gruppo Onorato Armatori con il suo amministratore delegato Achille Onorato, figlio di Vincenzo, che siede nel consiglio direttivo. Assarmatori ha precisato che intende riferirsi al tema della Convenzione per i servizi di continuità territoriale da e per la Sardegna «nello spirito di collaborazione che la contraddistingue, e quindi con l'obiettivo di ripristinare la verità dei fatti, fornendo anche al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, senatore Danilo Toninelli, informazioni corrette e veritiere». «Assarmatori - ha spiegato il presidente dell'associazione, Stefano Messina - avverte la necessità di ricondurre in modo sistemico, il dibattito specialmente a quel quadro di legalità che è stato oggetto anche di recente di un confronto particolarmente positivo con il presidente del Senato, Maria Elisabetta Casellati, e con le altre istituzioni e che rappresenta uno dei suoi fini istitutivi». Per chiarire la posizione di Assarmatori rispetto alla Convenzione, patto sottoscritto nel 2012 dallo Stato e dalla compagnia Tirrenia, l'associazione ha elencato sei punti chiave «che non dovrebbero essere oggetto di distorsione o di patteggiamenti». Assarmatori ha ricordato che «la Convenzione che assegna a Tirrenia CIN questi servizi è frutto di un accordo di natura contrattuale validamente concluso con lo Stato e attualmente in essere» ed ha sottolineato che «l'armatore, che assicura questi servizi assegnatigli dallo Stato, sta rispettando tutte le norme fissate dalla Convenzione in primis le tariffe definite nella medesima dall'amministrazione competente, rispetto alle quali garantisce anche ulteriori sconti». Inoltre Assarmatori ha sottolineato che «Tirrenia CIN adempie all'obbligo di operare nel corso di tutto l'anno facendosi carico delle perdite che derivano dall'esercizio delle navi su alcune direttrici e in periodi dell'anno in cui le navi viaggiano praticamente vuote, garantendo tuttavia la regolarità e la continuità del servizio» e che «la Convenzione con lo Stato è operativa solo su sei rotte passeggeri (e non merci) proprio nell'ottica di garantire alla Sardegna il diritto alla continuità territoriale. Su tutte le altre rotte incluse quelle merci - ha specificato l'associazione - Tirrenia CIN opera in regime di libero mercato in concorrenza con altri armatori». Assarmatori, evidenziando che l'associazione «rappresenta la stragrande maggioranza degli armatori di linea operanti nel cabotaggio nazionale e trasporto pubblico locale occupando la quota più rilevante di marittimi italiani su navi battenti bandiera italiana», ha ricordato di aver «già espresso in più di un'occasione la propria posizione: premesso il rispetto delle norme, della legge e quindi della Convenzione vigente, piena disponibilità a collaborare alla definizione di un nuovo quadro che consenta di garantire la continuità territoriale, a patto che anche in quell'ottica siano rispettate le leggi da parte di tutti gli operatori: il che significa obbligo di utilizzo di marittimi italiani e/o comunitari; garanzia di fornitura del servizio nel corso di tutto l'anno». Infine - ha concluso Stefano Messina - «il rispetto dalle legge non è, e non può essere, oggetto di discussione». «Mi stupisco - ha aggiunto criticando aspramente la presa di posizione della Confitarma - che vengano fornite al ministro Toninelli informazioni che non rappresentano la realtà e ho già chiesto al riguardo la disponibilità per un incontro, nel quale chiarire anche in questo caso, la condivisa volontà di trasparenza che è nel codice genetico della nostra associazione». Se lo scontro tra rappresentanze di categoria si è così oggi



Il quotidiano on-line per gli operatori e gli stadi dei trasporti

23 gennaio 2019

Dura replica di Assarmatori a Confitarma e pesantissime accuse di Onorato a Grimaldi e Mattioli

Stefano Messina: «il rispetto dalle legge non è, e non può essere, oggetto di discussione». Per i trasporti marittimi con la Sardegna Vincenzo Onorato propone una nuova gara «che potrebbe ispirarsi al modello francese per la Corsica»

L'intervento odierno della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) per manifestare solidarietà al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, rispetto alle dichiarazioni del presidente della Onorato Armatori, Vincenzo Onorato, sulla questione delle tariffe praticate dalla sua compagnia Tirrenia per i collegamenti con la Sardegna sollevata dal membro del governo, non poteva che provocare la prevedibile ulteriore replica di Onorato, sempre poco incline a non manifestare i propri convincimenti. Ma ha sollecitato anche una presa di posizione da parte di Assarmatori, la nuova associazione armatoriale italiana istituita ad inizio 2018 che vede tra gli associati il gruppo Onorato Armatori con il suo amministratore delegato Achille Onorato, figlio di Vincenzo, che siede nel consiglio direttivo.

Assarmatori ha precisato che intende riferirsi al tema della Convenzione per i servizi di continuità territoriale da e per la Sardegna «nello spirito di collaborazione che la contraddistingue, e quindi con l'obiettivo di ripristinare la verità dei fatti, fornendo anche al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, senatore Danilo Toninelli, informazioni corrette e veritiere». «Assarmatori - ha spiegato il presidente dell'associazione, Stefano Messina - avverte la necessità di ricondurre in modo sistemico, il dibattito specialmente a quel quadro di legalità che è stato oggetto anche di recente di un confronto particolarmente positivo con il presidente del Senato, Maria Elisabetta Casellati, e con le altre istituzioni e che rappresenta uno dei suoi fini istitutivi».

Per chiarire la posizione di Assarmatori rispetto alla Convenzione, patto sottoscritto nel 2012 dallo Stato e dalla compagnia Tirrenia, l'associazione ha elencato sei punti chiave «che non dovrebbero essere oggetto di distorsione o di patteggiamenti». Assarmatori ha ricordato che «la Convenzione che assegna a Tirrenia CIN questi servizi è frutto di un accordo di natura contrattuale validamente concluso con lo Stato e attualmente in essere» ed ha sottolineato che «l'armatore, che assicura questi servizi assegnatigli dallo Stato, sta rispettando tutte le norme fissate dalla Convenzione in primis le tariffe definite nella medesima dall'amministrazione competente, rispetto alle quali garantisce anche ulteriori sconti».

Inoltre Assarmatori ha sottolineato che «Tirrenia CIN adempie all'obbligo di operare nel corso di tutto l'anno facendosi carico delle perdite che derivano dall'esercizio delle navi su alcune direttrici e in periodi dell'anno in cui le navi viaggiano praticamente vuote, garantendo tuttavia la regolarità e la continuità del servizio» e che «la Convenzione con lo Stato è operativa solo su sei rotte passeggeri (e non merci) proprio nell'ottica di garantire alla Sardegna il diritto alla continuità territoriale. Su tutte le altre rotte incluse quelle merci - ha specificato l'associazione - Tirrenia CIN opera in regime di libero mercato in concorrenza con altri armatori».

acceso infiammandosi rapidamente, Vincenzo Onorato ha portato la questione sul piano personale specificando che la sua risposta è rivolta «a Manuel Grimaldi, in quanto vero dominus di Confitarma che parla e scrive per bocca del portavoce Mario Mattioli, insignito della pomposa carica di presidente». Due piccioni con una fava, si direbbe, con il manifesto intento di Onorato di accusare Grimaldi di interesse personale e di denigrare Mattioli sminuendone il ruolo di guida della Confederazione. Secondo Onorato, «il comunicato odierno della Confitarma è colmo di menzogne e inesattezze». In particolare l'armatore, riferendosi all'asserzione di Confitarma per cui «non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata l'attuale convenzione Tirrenia-CIN in quanto, in base alla legge vigente, gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari», Vincenzo Onorato ha osservato che «se così fosse la Confitarma dovrebbe spiegare come mai sulla Civitavecchia-Porto Torres Grimaldi impiegava circa 100 marittimi extracomunitari che ha provveduto gradualmente a sbarcare solo dopo la pubblica denuncia da parte mia». Precisando che la sua replica odierna non è volta «a difendere la Convenzione Stato-Tirrenia, Convenzione fra l'altro - ha specificato - che io ho ereditato con l'acquisto della compagnia e che ritengo storicamente superata, Onorato ha chiarito che «i 72 milioni di euro che lo Stato garantisce sono per i trasporti non solo per la Sardegna, ma anche per la Sicilia e per le isole Tremiti, quindi - ha aggiunto - ciò che dichiara la Confitarma - e cioè che sono erogati esclusivamente per la Sardegna - si chiama dalle mie parti menzogna. È singolare - ha proseguito Vincenzo Onorato - che Confitarma non citi mai i 150-200 milioni di euro che, a vario titolo, Stato e Regione Sicilia erogano per le linee minori in Sicilia agli ex soci del signor Grimaldi o dei 60 milioni senza gara appena stanziati sempre per i collegamenti per le isole minori». Se Confitarma ha proposto oggi il modello spagnolo per sovvenzionare i collegamenti di trasporto marittimo volti ad assicurare la continuità territoriale, Onorato si è detto invece a favore di una nuova gara per i trasporti marittimi che «deve veder beneficiare tutte le compagnie» e che - ha puntualizzato - «potrebbe ispirarsi al modello francese per la Corsica con dei paletti fissi che escludano compagnie stagionali e chi imbarca marittimi extracomunitari lasciando a casa gli italiani». Onorato ha ribattuto inoltre che Confitarma strumentalizza il tema della disoccupazione dei marittimi: «non ho mai parlato - ha sottolineato - di 50.000 marittimi senza lavoro a Torre del Greco, ma in tutta Italia. Sarei potuto essere più preciso - ha proseguito attaccando a sua volta la Confederazione - se Confitarma non si fosse rifiutata di dare al Mit il numero di extracomunitari imbarcati sulle navi italiane». «Al contrario di Confitarma - ha aggiunto - Assarmatori ha fornito al Mit tutte le informazioni possibili in merito». Evidenziando che la sua è una battaglia il cui obiettivo è di salvaguardare il posto di lavoro dei marittimi italiani, di rendere possibile ai giovani di intraprendere una carriera sul mare e di difendere la bandiera italiana che - ha denunciato - «oggi è la bandiera panamense del Terzo Millennio», Vincenzo Onorato ha esortato il nuovo governo a dare «un segno di discontinuità con le amministrazioni passate» e a provvedere ad «effettuare quei legittimi controlli che mettano con le spalle al muro questi armatori-speculatori che sono la vergogna della grande tradizione della marineria italiana». «La battaglia che Grimaldi sta conducendo, nascondendosi dietro alla Confitarma - ha concluso Onorato gettando ancora benzina sul fuoco - è una lotta per la sopravvivenza. Per un gruppo come il suo, che ha miliardi di euro di debiti e che opera dumping sociale sulle rotte internazionali impiegando marittimi extracomunitari per onorare i suoi impegni finanziari già ha riprodotto questo modello in Italia sulle rotte di cabotaggio».

Confitarma propone la ricetta spagnola per assicurare la continuità territoriale con la Sardegna

In caso di mancato rinnovo della la convenzione con Tirrenia, per la Confederazione non sussiste il rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani in quanto la legge impone l'impiego di personale comunitario

La Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) interviene in merito all'intenzione annunciata nei giorni scorsi dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, di riscrivere la convenzione per l'esercizio dei collegamenti marittimi con la Sardegna in regime di pubblico servizio, accordo che è volto a garantire la continuità territoriale con l'Italia continentale. È una convenzione che nel 2012 lo Stato ha sottoscritto con la compagnia di navigazione Tirrenia - Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) e alla quale nel 2014 sono state apportate alcune modifiche concordate con la Regione Sardegna. Giovedì scorso Toninelli aveva accusato la compagnia Tirrenia del gruppo Onorato Armatori di praticare tariffe troppo elevate, nonostante i contributi statali siano volti proprio a contenere questi prezzi. Un'accusa respinta da Vincenzo Onorato, patron del gruppo armatoriale, che a sua volta ha rimproverato il ministro di essere poco informato. Replica che ha indotto Toninelli ad annunciare azioni legali contro la Onorato Armatori (del 17 e 18 gennaio 2019). Confitarma manifesta solidarietà al ministro «a seguito di dichiarazioni - precisa la Confederazione - di cui non condivide né la forma né la sostanza», quasi a rimarcare la distanza dalle posizioni di Onorato, che tre anni fa è uscito sbattendo la porta dalla Confitarma per poi aderire con le sue compagnie Moby, Tirrenia e Toremar alla nuova associazione armatori istituita all'inizio dello scorso anno. Riferendosi alla querelle Toninelli vs Onorato, o più precisamente alla replica dell'armatore al ministro in cui ha ricordato che «Onorato Armatori, di cui Tirrenia fa parte, lavorano 5.000 persone, tutte italiane e rappresentiamo di gran lunga la prima realtà nazionale in termini occupazionali nei traffici per le isole», puntualizzazione sembrerebbe non necessaria dato che Toninelli non ha fatto alcun riferimento alla nazionalità dei marittimi imbarcati sulle navi che effettuano collegamenti con la Sardegna, Confitarma sottolinea che «non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata l'attuale convenzione Tirrenia-CIN in quanto, in base alla legge vigente, gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari».

Un'osservazione che non può che riaccendere la disputa che negli ultimi anni ha contrapposto Vincenzo Onorato ad Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo armatoriale Grimaldi, che opera anch'esso linee marittime con la Sardegna e che allora era presidente ed ora è past president della Confitarma. Un rilievo mosso sembra senza sapere - come Confitarma invece sa - che Onorato fa distinzione tra marittimi italiani e marittimi più in generale comunitari. Secondo Confitarma, che ora è presieduta da Mario Mattioli, si tratta di un'ennesima strumentalizzazione del tema della disoccupazione dei marittimi: «infatti - spiega la Confederazione - Torre del Greco conta poco più di 85.000 abitanti: parlare di 50.000 marittimi disoccupati di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3.000 marittimi locali che in parte effettivamente navigano ed in parte realmente sono in cerca di occupazione». Confitarma concorda peraltro con Onorato quando quest'ultimo respinge l'accusa, questa sì mossa da Toninelli, di avere il monopolio dei servizi marittimi per la Sardegna: «per quanto riguarda il monopolio - aveva risposto Onorato al ministro - non sa che sulle linee per la Sardegna operano altre quattro compagnie: Grandi Navi Veloci, Sardinia Ferries, Grendi e Grimaldi». Confitarma conferma che «è vero che la Tirrenia-CIN non ha il monopolio dei collegamenti con la Sardegna dato che oltre il 60% dei traffici fa capo ad altri quattro operatori - precisando però - così come il vero monopolio esistente in Sardegna è quello relativo alle sovvenzioni statali a Tirrenia-CIN, unica beneficiaria dei 72 milioni di euro annui erogati dallo Stato. Per questo - evidenzia Confitarma - l'attuale convenzione è ancora più insostenibile ed irragionevole». Per Confitarma, in linea di principio, «in particolare per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale». Secondo la Confederazione, «il network di operatori privati è talmente strutturato ed organico



Confitarma propone la ricetta spagnola per assicurare la continuità territoriale con la Sardegna

In caso di mancato rinnovo della la convenzione con Tirrenia, per la Confederazione non sussiste il rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani in quanto la legge impone l'impiego di personale comunitario

La Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) interviene in merito all'intenzione annunciata nei giorni scorsi dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, di riscrivere la convenzione per l'esercizio dei collegamenti marittimi con la Sardegna in regime di pubblico servizio, accordo che è volto a garantire la continuità territoriale con l'Italia continentale. È una convenzione che nel 2012 lo Stato ha sottoscritto con la compagnia di navigazione Tirrenia - Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) e alla quale nel 2014 sono state apportate alcune modifiche concordate con la Regione Sardegna. Giovedì scorso Toninelli aveva accusato la compagnia Tirrenia del gruppo Onorato Armatori di praticare tariffe troppo elevate, nonostante i contributi statali siano volti proprio a contenere questi prezzi. Un'accusa respinta da Vincenzo Onorato, patron del gruppo armatoriale, che a sua volta ha rimproverato il ministro di essere poco informato. Replica che ha indotto Toninelli ad annunciare azioni legali contro la Onorato Armatori (del 17 e 18 gennaio 2019).

Confitarma manifesta solidarietà al ministro «a seguito di dichiarazioni - precisa la Confederazione - di cui non condivide né la forma né la sostanza», quasi a rimarcare la distanza dalle posizioni di Onorato, che tre anni fa è uscito sbattendo la porta dalla Confitarma per poi aderire con le sue compagnie Moby, Tirrenia e Toremar alla nuova associazione armatori istituita all'inizio dello scorso anno.

Riferendosi alla querelle Toninelli vs Onorato, o più precisamente alla replica dell'armatore al ministro in cui ha ricordato che «Onorato Armatori, di cui Tirrenia fa parte, lavorano 5.000 persone, tutte italiane e rappresentiamo di gran lunga la prima realtà nazionale in termini occupazionali nei traffici per le isole», puntualizzazione sembrerebbe non necessaria dato che Toninelli non ha fatto alcun riferimento alla nazionalità dei marittimi imbarcati sulle navi che effettuano collegamenti con la Sardegna. Confitarma sottolinea che «non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata l'attuale convenzione Tirrenia-CIN in quanto, in base alla legge vigente, gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari».

Un'osservazione che non può che riaccendere la disputa che negli ultimi anni ha contrapposto Vincenzo Onorato ad Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo armatoriale Grimaldi, che opera anch'esso linee marittime con la Sardegna e che allora era presidente ed ora è past president della Confitarma. Un rilievo mosso sembra senza sapere - come Confitarma invece sa - che Onorato fa distinzione tra marittimi italiani e marittimi più in generale comunitari.

da offrire già adeguate garanzie di collegamenti». «Volendo comunque erogare delle sovvenzioni per garantire la continuità territoriale - precisa la Confederazione - si potrebbe ricorrere al modello spagnolo in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma direttamente all'utenza sotto forma di contributo: in pratica passeggeri ed autotrasportatori possono scegliere liberamente l'operatore che meglio risponde alle loro esigenze di mobilità». Modello che - ricordiamo - era stato proposto qualche tempo fa da Guido Grimaldi, corporate short sea commercial director del gruppo Grimaldi, presidente della Commissione Corto Raggio della Confitarma e presidente dell'associazione ALIS nonché figlio di Emanuele Grimaldi (del 19 settembre 2018). Confitarma ritiene che questa sia «la via da seguire per garantire la continuità territoriale in modo trasparente, efficiente ed efficace, senza alterare la libera concorrenza e senza creare posizioni dominanti di mercato», in quanto «il modello spagnolo risulta equo, democratico, non produce effetti distorsivi della concorrenza e promuove standard qualitativi elevati dei servizi». «Ad esempio - specifica Confitarma - si potrebbe prevedere un contributo di 100 euro a camion/semirimorchio movimentato da e per la Sardegna, ovvero circa il 30% dell'attuale nolo medio, seguendo le modalità in passato adottate con l'Ecobonus. I trasportatori potrebbero così scegliere liberamente la compagnia di navigazione ed i contributi pubblici verrebbero erogati a consuntivo solo a quelle che dimostrano che i viaggi sono stati realmente effettuati. Considerando gli attuali traffici, tale misura impegnerebbe circa 35 milioni di euro all'anno degli attuali 72 milioni di euro. I restanti 37 milioni di euro si potrebbero utilizzare per dare un contributo diretto ai passeggeri sardi che si muovono da e per la Sardegna, utilizzando sia la nave che l'aereo». Confitarma chiarisce infine che «solo nel caso di fallimento del mercato, come nei collegamenti con le piccole isole nei periodi invernali, le sovvenzioni tradizionali possono essere ancora considerate il sistema più sostenibile».

L'Autorità Portuale in prima fila nella lotta all'inquinamento acustico. Pronti i sensori di monitoraggio dei rumori in porto

Presentato a Cagliari il progetto europeo Mon Acumen

Cagliari, 23 gennaio 2019 Nei giorni scorsi Si è svolto a Cagliari l'evento di lancio del progetto Mon Acumen (Monitoraggio attivo congiunto urbano marittimo del rumore), che ha visto la partecipazione come capofila dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Settentrionale. L'iniziativa, cui hanno aderito anche l'Università di Genova, Agenzia Regionale per la protezione Ambientale Toscana, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, la Camera di Commercio di Bastia e l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, affronta il tema della pianificazione e del controllo acustico nei porti commerciali dell'area di cooperazione con lo scopo di sviluppare una comune metodologia di analisi della descrizione acustica e del rilevamento del rumore, e definire una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio necessaria a una efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Tra le attività previste la progettazione e la predisposizione di sistemi di rilevamento acustico delle maggiori sorgenti sonore in porto attraverso l'utilizzo di sensoristica dedicata e software di monitoraggio interoperabili, sostenibili e certificate. Lo scopo è quello di ottenere, confrontare e classificare dati sul rumore in porto per aggiornare la pianificazione portuale, comunale e provinciale, e predisporre interventi di risanamento e pianificazione dei trasporti. Per raggiungere questi scopi, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale si doterà di una strumentazione basata su sensori certificati di rilevamento continuo del rumore che saranno localizzati nei punti di maggiore interesse del porto. Questa strumentazione verrà integrata all'interno della piattaforma digitale Monica, l'infrastruttura strategica per il monitoraggio e il controllo in tempo reale delle aree portuali. Il progetto, che ha la durata di 3 anni, prevede una spesa di circa 1.830 mila euro ed è coperto al 100% dal programma IT-FR Marittimo.



Informazioni Marittime

Dai Porti

Confitarma, "Convenzione Tirrenia distortiva, meglio un contributo a utenza"

L'associazione degli armatori risponde punto per punto alle questioni sollevate negli ultimi giorni. Sia Onorato che Assarmatori replicano: "Convenzione nei limiti di legge e storicamente superata"

La scadenza della convenzione di Tirrenia con lo Stato si avvicina (2020) ed è giusto non rinnovarla, essendo un retaggio del passato e oggi concorrenza sleale. Ma in che modo si dovrebbe garantire la continuità territoriale tra le isole d'Italia, soprattutto quelle più piccole? Magari mantenendo una piccola convenzione in specifiche rotte ma per il resto il contributo pubblico oggi pari a 72 milioni di euro può ragionevolmente spostarsi, seguendo il modello spagnolo, dalla compagnia ai passeggeri, dall'armatore agli autotrasportatori, lasciandoli liberi di scegliere l'operatore più adatto al loro viaggio. Per di più, sarebbe una soluzione meno costosa per lo Stato. Ne è convinta Confitarma che, in una nota, riassume punto per punto le dichiarazioni di qualche giorno fa di Vincenzo Onorato e spiega come si potrebbe strutturare una convenzione liberalizzata, un "contributo pro utenza". Senza convenzione i marittimi di Tirrenia perderebbero il lavoro? Per Confitarma è un'affermazione senza senso e lesiva degli interessi degli stessi marittimi che si vuole strumentalmente 'difendere'. In primo luogo, «in base alla legge vigente gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari». In secondo luogo, «Torre del Greco conta poco più di 85 mila abitanti, parlare di 50 mila marittimi disoccupati (quelli paventati da Onorato in caso di mancato rinnovo della convenzione, ndr) di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3 mila marittimi locali che in parte effettivamente navigano e in parte realmente sono in cerca di occupazione». Tirrenia è un monopolio? No ma la convenzione a un solo operatore, in un libero mercato, è «insostenibile e irragionevole». In Sardegna, area chiave del cabotaggio tirrenico, il 60 per cento dei traffici fa capo a quattro operatori, quindi non c'è monopolio. Ma «il vero monopolio esistente in Sardegna è quello relativo alle sovvenzioni statali a Tirrenia-Cin, unica beneficiaria dei 72 milioni annui erogati dallo Stato», mentre le altre tre compagnie non beneficiano di alcuna sovvenzione pubblica. La convenzione è ancora necessaria? Non quella vigente attualmente. L'Italia è una penisola, ragion per cui l'assenza di contributi pubblici potrebbe destabilizzare in modo imprevedibile la continuità territoriale dei collegamenti. Una convenzione potrebbe essere utile, quindi, nei collegamenti per le piccole isole, per coprire i periodi dell'anno più isolati. «Solo nel caso di 'fallimento di mercato', come nei collegamenti con le piccole isole nei periodi invernali, le sovvenzioni tradizionali possono essere ancora considerate il sistema più sostenibile». Secondo Confitarma, «in particolare per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale. Il network di operatori privati è talmente strutturato e organico da offrire già adeguate garanzie di collegamenti». Quali alternative alla convenzione? Per Confitarma un buon modello è quello spagnolo, dove invece della convenzione viene erogato un contributo all'utenza, permettendo a passeggeri e autotrasportatori di scegliere l'operatore più adatto per il viaggio di cui hanno bisogno, ad esempio con 100 euro di contributo a camion/semirimorchio movimentato da e per la Sardegna, pari a quasi un terzo di un nolo medio attuale. Un ecobonus, in sostanza, il finanziamento statale per incentivare i mezzi pesanti a imbarcarsi, decongestionando le autostrade. Contributi ad utenza più economici della convenzione Confitarma calcola che lo Stato dovrebbe spendere non più di 35 milioni l'anno con il sistema dei contributi. Avanzerebbero 37 milioni che «si potrebbero utilizzare per dare un contributo diretto ai passeggeri sardi che si muovono da e per la Sardegna, utilizzando sia la nave che l'aereo». La replica di Onorato L'armatore ha detto che la convenzione l'ha ereditata con l'acquisto della compagnia e la ritiene «storicamente superata». «È singolare - continua - che Confitarma non citi mai i 150-200 milioni di euro che, a vario titolo, Stato e Regione Sicilia erogano per le linee minori in Sicilia agli ex soci del signor Grimaldi ("vero dominus di Confitarma") o dei 60 milioni senza gara appena stanziati sempre per i collegamenti per le isole minori». La replica di Assarmatori Anche Assarmatori, di cui il gruppo Onorato fa parte, replica a Confitarma, affermando sostanzialmente che la convenzione viene rispettata nei limiti di legge e interessa sei rotte soltanto passeggeri.



DEPOSITATO IL PROVVEDIMENTO

Varchi portuali, Gip sospende demolizione fino al 13 febbraio

Quel giorno prevista udienza camerale

Varchi portuali: il giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Brindisi ha disposto la sospensione del nulla osta alla distruzione delle opere, concesso il 15 gennaio scorso ed ha così sospeso il provvedimento di demolizione del pubblico ministero, fissando contestualmente l'udienza camerale per il prossimo 13 febbraio.

In buona sostanza, il magistrato ha accolto l'istanza presentata dal Presidente dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, con la quale è stata chiesta la revoca o la sospensione del nulla osta, in attesa delle determinazioni dell' **Autorità** di Bacino distrettuale dell' Appennino meridionale.

Il processo, come si ricorderà, è quello relativo all' ipotesi di reato di pericolo di una inondazione in cooperazione colposa, reato per il quale era stato notificato dalla Guardia di finanza all' **Autorità** del Mare Adriatico Meridionale, alla Prefettura ed ai Vigili del Fuoco, provvedimento con il quale - motivazione «rischio idrogeologico» - si impone di demolire le opere portuali sequestrate in ottemperanza al precedente provvedimento emesso.

Il provvedimento del Gip, dunque, blocca l' iter in attesa di un' udienza in Camera di consiglio, nel corso della quale le parti avranno modo di dimostrare cosa sia realmente accaduto su questo versante di indagine - quello del rischio idrogeologico, appunto - stante il fatto che alla fine dello scorso anno un provvedimento del magistrato inquirente aveva disposto la restituzione di alcune opere sequestrate all' **Autorità portuale** perché la stessa le rimuovesse.

Ed è proprio in base alle verifiche effettuate nei giorni scorsi, e considerati i lavori effettuati non consoni al primo provvedimento, che il magistrato inquirente aveva notificato un nuovo provvedimento.

Insomma sembra che non siano state considerate sufficienti a scongiurare il rischio idrogeologico le rimozioni delle parti metalliche della recinzione presente nei pressi della foce del Canale Patri e quindi valutate ancora sussistenti le cause che hanno motivato il primo provvedimento.

«Occorre verificare, nel contraddittorio delle parti e sentita l' **Autorità** di bacino, se le opere di demolizione finora eseguite siano idonee, almeno temporaneamente, ad evitare il concreto rischio già paventato (che ha avuto come conseguenza il provvedimento di sequestro sopra richiamato) e se sia opportuno, prima di procedere alla demolizione di tutte le opere (ove ancora non eseguita), attendere gli studi di compatibilità idrogeologica e idraulica, come indicato dall' **Autorità** di Bacino, con precisazione dei tempi dei suddetti studi», dice il Gip nel provvedimento. Stop a tutto, dunque, e si va in camera di consiglio il 13 febbraio prossimo.



IL CONTENZIOSO IL RICORSO PRESENTATO DA SET. MENTRE TURCO (M5S) ANNUNCIA BUONE NOVITÀ PER LA ZES

Porto, è slittata al 20 febbraio l'udienza dinanzi al Tar di Lecce

Slitta al 20 febbraio l'udienza dinanzi al Tar di Lecce sul futuro del Porto di Taranto e in particolare del molo polisettoriale.

L'udienza in programma ieri mattina sul ricorso cautelare presentato da Southgate Europe Terminal contro gli atti adottati dall'**Autorità** di sistema **portuale** del Mar Jonio guidata da Sergio Prete è stata aggiornata su richiesta del consorzio presieduto da Guglielmo Guacci per poter esaminare i documenti ricevuti dall'**autorità portuale**. Alla richiesta di rinvio non si è opposto né l'Avvocatura dello Stato, né la stessa Ylport. Southgate Europe Terminal ha chiesto la concessione trentennale di una parte del terminal container ma il progetto industriale non è stato giudicato idoneo dall'**Autorità** di sistema **portuale** dello Ionio che ha espresso parere favorevole alla proposta del gruppo turco Ylport. Da qui il contenzioso avviato da Set.

Intanto, la commissione Bilancio del Senato ha approvato un emendamento al decreto «Semplificazioni» che renderà «molto più attrattive le Zone economiche speciali (Zes)». Lo dichiara il senatore del Movimento Cinque Stelle, Mario Turco, eletto a Taranto e componente della commissione Bilancio. Le Zes hanno la finalità di attrarre nuovi investimenti in aree individuate, vicine a porti e infrastrutture logistiche, attraverso lo snellimento burocratico ed un pacchetto di agevolazioni ed incentivi. In Puglia sono due le Zes che attendono l'istituzione: quella Ionica -Lucana, che avrà come riferimento il porto di Taranto e la Basilicata, e quella Adriatica che si baserà sui porti di Bari e Brindisi e comprenderà anche il Molise. Per Turco, «le novità rivengono dalle

modifiche apportate al decreto «Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno» che istituiva le Zes. Quest'ultimo prevedeva che le accelerazioni procedurali e gli adempimenti semplificati fossero adottati per mezzo di convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, da adottare su proposta del ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno, previa delibera del Consiglio dei ministri. Un iter farraginoso aggiunge Turco - che con l'emendamento verrà completamente superato. Al fine di accelerare l'insediamento, la realizzazione e lo svolgimento dell'attività economica nelle Zes, il nuovo testo spiega Turco - riduce di un terzo i termini in materia di conclusione del procedimento amministrativo e Scia. Ugualmente ridotti risultano i tempi per il rilascio di provvedimenti in materia di Via, Vas, Aia ed Autorizzazione ambientale Unica in ambito edile».

[M.Maz.] Slitta al 20 febbraio l'udienza dinanzi al Tar di Lecce sul futuro del Porto di Taranto e in particolare del molo polisettoriale.



Cold ironing, niente danno erariale

FIRENZE L'impianto per la fornitura di energia elettrica alle navi realizzato dall'ex Autorità portuale di Livorno presso la banchina Sgarallino non comporta alcun danno per l'Erario. Lo ha deciso la Corte dei Conti della Toscana, respingendo, con sentenza n.23/2019 depositata il 17 gennaio scorso, le domande avanzate dalla Procura regionale nei confronti dell'ex presidente Giuliano Gallanti e del segretario generale Massimo Provinciali. «La domanda proposta dalla Procura si legge nella sentenza risulta destituita di fondamento, segnatamente per difetto così di condotta illecita come di danno erariale imputabile ai convenuti». I giudici, viceversa, hanno pienamente accolto le tesi difensive formulate, per Gallanti, dagli avvocati Luigi Cocchi e Luigino Montarsolo di Genova e, per Provinciali, dall'avvocato Paolo Bassano di Livorno. In sostanza, la Corte dei Conti ha rilevato la totale assenza di entrambi gli elementi necessari per pervenire ad una condanna: il danno e la colpa grave. Il danno non c'è si legge nella in quanto l'impianto ha una vita tecnica molto lunga e non possono essere fatte valutazioni a brevissimo termine. Peralto, da quando l'impianto è stato inserito nella concessione della Porto di Livorno 2000, da un lato l'investimento verrà progressivamente ripagato a valere sui canoni concessori, dall'altro è verosimile un suo progressivo utilizzo grazie all'azione di comunicazione e marketing del concessionario. Non a caso, già dal 2019 sono previsti alcuni accosti e altre prenotazioni sono vicine a concretizzarsi anche per gli anni futuri. La colpa grave va esclusa in quanto l'azione dei vertici dell'Autorità portuale, lungi dall'essere superficiale e irragionevole, ha corrisposto invece a concrete e pressanti politiche comunitarie, nazionali e regionali finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria (non va dimenticato che buona parte delle risorse finanziarie utilizzate erano proprio di provenienza Ministero dell'ambiente e Regione Toscana, che hanno vigilato sulla realizzazione dell'opera). Le 34 pagine di questa articolata sentenza pongono fine ad una vicenda sottolinea una nota dell'AdSP interessata che spesso è stata oggetto di polemiche e strumentalizzazioni ed ha causato, questa sì, inutili perdite di tempo e spese legali.



Oggi al MIT da Rixi tutte le AdSP sulle concessioni

ROMA È confermato per oggi, mercoledì, l'incontro convocato al MIT dal viceministro alle infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi di tutti i presidenti delle Autorità di sistema. Tema, una consultazione generale sulle concessioni demaniali nei porti, dopo la grana scoppiata a Livorno con le diverse posizioni assunte tra Autorità marittima e Autorità portuale di sistema che ha innescato un intervento della Procura della Repubblica, con la minaccia di sanzioni sospensione fino a un anno contro i vertici dell'AdSP. Dalla Procura era atteso per lunedì scorso il pronunciamento, che però fino a tarda sera non c'è stato. Da rilevare che la scorsa settimana il collegio di difesa dell'AdSP di Stefano Corsini aveva presentato un corposo dossier di controdeduzioni in Procura, per cui veniva considerato probabile un prolungamento dei tempi per l'esame più approfondito del dossier in questione.

The screenshot shows the homepage of 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is 'Oggi al MIT da Rixi tutte le AdSP sulle concessioni' dated 23 gennaio 2019. Below the headline is a photo of Edoardo Rixi and a short summary of the article. The article text states: 'ROMA - È confermato per oggi, mercoledì, l'incontro convocato al MIT dal viceministro alle infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi di tutti i presidenti delle Autorità di sistema. Tema, una consultazione generale sulle concessioni demaniali nei porti, dopo la "grana" scoppiata a Livorno con le diverse posizioni assunte tra Autorità marittima e Autorità portuale di sistema che ha innescato un intervento della Procura della Repubblica, con la minaccia di sanzioni - contro i vertici dell'AdSP -'. The page also features a sidebar with various news items and advertisements, including logos for FEDESPEDE, LE NAVI, CONSORZIO LOGIBES, SPECIAL PORT FOR SPECIAL PRODUCTS, FERCAM, ASSIMAR, TDT, and others.

Se l'ambiente è una variabile a rischio penale

Antonio Fulvi

LIVORNO Sembrerà strano, ma sulla paradossale vicenda del cold ironing livornese c'erano state anche reali e amare preoccupazioni da parte dei vertici dell'AdSP finiti sotto inchiesta dalla Procura. Logico: essere accusati di un reato penale pesa. Specialmente quando si è certi di aver agito secondo la legge: quella europea, che spinge per le installazioni delle forniture elettriche alle navi nei porti, quella italiana, che ha recepito le stesse, e le varie pressioni lo dice la sentenza stessa da ministeri e cluster. Vero che l'impianto livornese, l'unico in Italia ad oggi, non è stato mai utilizzato. Ma non dipende certo dall'AdSP, quanto dal mancato adeguamento delle navi. E che il cold ironing rappresenti un'importante risorsa lo confermano anche i lavori per un analogo impianto programmato a Genova, e le realtà in Nord Europa, dove sui porti l'elettricità alle navi è realtà acquisita. Inoltre, risulta che sia stato fatto bene. Tanto che l'ingegner Motta, a suo tempo responsabile dell'operazione, era stato subito tolto dall'inchiesta. Commenti? Dice una vecchia massima che le sentenze non si commentano, si applicano. Perfetto. Però forse sarebbe il caso di non arrivare a cause di questo genere, nate per di più secondo vox populi anche da segnalazioni giornalistiche. Scontata la buona fede di tutti, in difesa dell'ambiente che certo non gradisce i fumi delle navi a banchina, se i porti avessero più certezze di legge e quindi meno ricorsi ai magistrati, forse potrebbero funzionare meglio e con più dinamismo. Ogni riferimento anche ad altri ricorsi NON è puramente casuale.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'Se l'ambiente è una variabile a rischio penale' dated 23 gennaio 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The website layout includes a navigation bar with 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', and 'I QUADERNI'. There is a search bar and social media sharing options. A sidebar on the right contains various advertisements and news snippets, including 'FEDESPEDE', 'LE NAVI', 'CONSORZIO LOGIBES', 'SPECIAL PORT FOR SPECIAL PRODUCTS', 'ASSIMAR', 'FERCAM', 'NAPLES 15-16', and 'LA FORTE SALLIBONELLO DI TOSCANA'.

Monitoraggio acustico del porto Arrivano i sensori per rilevare i rumori

NELL' AMBITO del progetto europeo Mon Acumen (Monitoraggio attivo congiunto urbano - marittimo del rumore), l' Autorità di sistema del Mar Tirreno settentrionale installerà una serie di sensori nei punti di maggior interesse del porto di Livorno. I sensori sono finanziati dallo stanziamento IT-FR Marittimo con una copertura di 1 milione e 830mila euro.

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Top Header:** IL TELEGRAFO - 23 GENNAIO 2019 - CRONACA LIVORNO 9
- Main Article 1:** **Polemica politica**
Cittadinanza a Mussolini
«La revoca è priva di qualsiasi valore giuridico»
L'avvocato Patrizio Rossi: «Una perdita di tempo»
Image: A group of people in uniform, possibly military or police.
- Main Article 2:** **Monitoraggio acustico del porto**
Arrivano i sensori per rilevare i rumori
NELL' AMBITO del progetto europeo Mon Acumen l'Autorità di sistema del Mar Tirreno settentrionale installerà una serie di sensori nei punti di maggior interesse del porto di Livorno. I sensori sono finanziati dallo stanziamento IT-FR Marittimo con una copertura di 1 milione e 830mila euro.
- Main Article 3:** **Albergo marino, ferie sono previste per ogni Opedada, vanno usati i comissionari coperti**
LA DIREZIONE marittima del presidio capitolino di Livorno, a tempo della Opedada, si prepara per le ferie. I comissionari coperti sono pronti per il servizio in tutti i punti di controllo. Il servizio è stato organizzato in modo da garantire la continuità del servizio.
- Main Article 4:** **Disponibili anche per Livorno contributi extra Alini di Stato per appalti con procedura veloce**
GRATIZI al piano previsto dalla legge di bilancio 2019 che assegna al Comune di Livorno un contributo straordinario di 100 milioni per la procedura veloce. I Comuni della provincia di Livorno e di Massa Carrara avranno 1.200.000 euro di contributo a loro disposizione.
- Main Article 5:** **Regionalizzazione di piazze Coerservati**
Saranno in vigore dal 1° gennaio le modifiche alla legge regionale n. 10 del 2018, che prevede la regionalizzazione delle piazze Coerservati. Il servizio è stato organizzato in modo da garantire la continuità del servizio.
- Main Article 6:** **Lavoratori comunali in assemblea**
Oggi settore tecnico e protezione civile
OGGI, giovedì 24 gennaio, alle ore 11 alle ore 12, l'assemblea della commissione di gestione del Comune di Livorno, presieduta dal presidente del Consiglio Nello Giannini, si è svolta nella sede della Pubblica Amministrazione.
- Bottom Section:** **L'intervento di Gazzetti**
«Bonifiche siti, serve l'accordo»
«ANCHE Livorno deve essere coinvolta nel progetto delle bonifiche e il piano di gestione dei siti contaminati. Il Comune di Livorno deve essere coinvolto nel progetto delle bonifiche e il piano di gestione dei siti contaminati. Il Comune di Livorno deve essere coinvolto nel progetto delle bonifiche e il piano di gestione dei siti contaminati.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Dai Porti

Le scuole coinvolte nelle visite allo scalo

BEN 480 alunni delle elementari della provincia visiteranno il porto. Partita la seconda edizione del progetto Portolab con alunni della 'Frezza' e 'Nardi'. L' iniziativa è nata lo scorso anno grazie alla collaborazione tra l' **Autorità** di sistema **portuale** e il gruppo Grendi, e il supporto di Contship. Fino al 27 maggio, ogni lunedì, giorno in cui è presente la nave Rosa dei Venti, i tutor del terminal Grendi, assieme a personale dell' **Autorità portuale**, accoglieranno le classi e gli insegnanti e metteranno a disposizione, con una metodologia innovativa e stimolante, le competenze ed i valori dell' attività **portuale**.

IL TERMINAL container si trasformerà così in un laboratorio a cielo aperto che prevede, prima della visita a bordo della nuovissima nave, ro-ro che opera sulla linea Carrara-Cagliari, testimonianze da parte di importanti componenti della comunità **portuale**: Capitaneria di porto, Agenzia delle dogane, guardia di finanza e polizia di frontiera marittima. Già due le visite effettuate in porto, con sosta nella sede dell' Adsp di Marina dove, durante il primo incontro, il comandante del porto Maurizio Scibilia ha mostrato ai 21 studenti della classe 4A della «Frezza» un video, raccontando loro quali sono le funzioni svolte nel porto.

LUNEDÌ scorso è stata invece la volta della classe quarta dell' Istituto Fossola Gentili-Primaria Nardi. Tutti gli studenti sono poi partiti per la visita. Hanno potuto assistere all' apertura di un container, al funzionamento di un mezzo di sollevamento e per finire hanno visitato la nave partendo dalla stiva per arrivare fino al ponte di comando. Presenti quest' anno anche studenti dell' Istituto Nautico Fiorillo che coadiuvano i tutor nel corso delle mattinate.

"L' esperienza dell' anno scorso ha funzionato bene e quest' anno abbiamo 80 alunni in più - ha detto la presidente dell' Adsp, Carla Roncallo -. Spero che anche questa edizione, grazie a tutti coloro che vi collaborano attivamente, possa trasformarsi per i piccoli visitatori in una esperienza divertente e formativa». «Da sempre Grendi è aperta al territorio e in particolare al mondo della scuola, con una collaborazione ormai pluriennale con gli istituti nautici prima di Savona e ora con l' istituto Fiorillo di Carrara» hanno dichiarato Antonio e Costanza Musso.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Dai Porti

Sinergia fra Grendi e l' Autorità

I tutor del terminal Grendi, assieme a personale dell' **Autorità portuale**, in collaborazione con Contship, accoglieranno le classi e gli insegnanti e metteranno a disposizione, con una metodologia innovativa e stimolante, le competenze e l' importanza dell' attività **portuale**. Un modo per avvicinare i bambini alle realtà dello scalo.

12 CRONACA CARRARA
LE NOSTRE ECCELLENZE
LA NATIONE - GIOVEDÌ 24 GENNAIO 2019

LAVORO
Amministratore di condominio Le opportunità
FRANCA ha lavorato un anno per diventare amministratore di condominio. Vincerla ha fatto con un'esperienza lavorativa in un'azienda che è stata scelta da Anas, l'Ente che gestisce gli autostradali e le opere pubbliche, che per un anno ha lavorato a stretto contatto con la società.

CHE VOLESSE partecipare
nell'ambito del progetto "Il porto apre ai bimbi" ha partecipato con la Compagnia di San Paolo, un'associazione di volontariato che si occupa di aiutare i bambini con disabilità a integrarsi nella società.

IL PORTO APRE AI BIMBI
Le scuole coinvolte nelle visite allo scalo

Sinergia fra Grendi e l' Autorità
I tutor del terminal Grendi, assieme a personale dell' Autorità portuale, in collaborazione con Contship, accoglieranno le classi e gli insegnanti e metteranno a disposizione, con una metodologia innovativa e stimolante, le competenze e l' importanza dell' attività portuale. Un modo per avvicinare i bambini alle realtà dello scalo.

LA NOMINA A ROMA DAL SOTTOSGREGARIO PICCHI CON GLIO MOTTINI
Vanelli ambasciatore del Made in Italy
L' imprenditore consulente della Famesina

UN DISCRETO collaboratore per definire le linee guida del nuovo contratto. Giuliano Vanelli è un imprenditore che ha lavorato per anni al servizio del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. È stato nominato ambasciatore del Made in Italy a Roma dal sottosegretario Picchi con gli Mottini.

LA VISITA di alcuni dei soci del terminal Grendi, insieme a personale dell' Autorità portuale, in compagnia di Contship.

Il porto/1

Rixi: " Authority pubbliche ma l' obiettivo è snellire"

Si è riunita al ministero dei Trasporti la conferenza nazionale di coordinamento delle autorità di sistema portuale. Ad aprire la conferenza il ministro Danilo Toninelli che ha poi ceduto il testimone al viceministro Edoardo Rixi. All' ordine del giorno le osservazioni della Commissione europea sui presunti aiuti di Stato ai porti e gli interventi di semplificazione della Legge 84\ 94. « I presidenti - spiega Rixi - hanno sottolineato l' importanza di procedere a misure di semplificazione che possano rendere più efficace il ruolo di governance delle autorità. Affronteremo in appositi tavoli tecnici le possibili azioni di semplificazione normativa e il tema dei presunti aiuti di Stato, sollevati dalla Commissione europea, per evitare una tassazione che sarebbe insensata e per dare valore alla specificità italiana ». « Il governo è fortemente determinato a mantenere i porti sotto il controllo pubblico ed evitare che si verifichino scenari come quelli avvenuti in Grecia, nel Pireo. La natura pubblica delle autorità portuali, al di là della forma giuridica - sottolinea Rixi - non è in discussione. L' obiettivo è piuttosto snellire le procedure, rendere più efficiente la governance e magari uniformare le regole, anche sugli affidamenti in concessione e sui bandi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA "Dobbiamo procedere a misure di semplificazione per rendere più efficace il ruolo di governance"



La convenzione con Tirrenia? Insostenibile

«La convenzione tra lo Stato e la società Tirrenia è insostenibile e irragionevole», Confitarma, la confederazione nazionale degli armatori aderente a Confindustria, entra a gamba tesa nella polemica nata nei giorni scorsi tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, e l'armatore Vincenzo Onorato, lo fa con un comunicato durissimo nel quale, dopo aver espresso solidarietà al titolare del dicastero di Piazza di Porta Pia, sottolinea che per le grandi isole non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale: «Il network di operatori privati si legge nella nota è talmente strutturato ed organico da offrire già adeguate garanzie di collegamenti». Per Confitarma, se è vero che he «la Tirrenia-CIN non ha il monopolio dei collegamenti con la Sardegna (dato che oltre il 60% dei traffici fa capo ad altri quattro operatori)» è altrettanto vero che in Sardegna esiste un monopolio di fatto, «ed è quello relativo alle sovvenzioni statali a Tirrenia-CIN, unica beneficiaria dei 72 milioni di Euro annui erogati dallo Stato». L'associazione guidata da Mario Mattioli sottolinea inoltre che se proprio si volesse mantenere un sistema di incentivazione per i collegamenti con le isole, il modello di riferimento dovrebbe essere quello spagnolo, «in base al quale e sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma direttamente all'utenza sotto forma di contributo: in pratica passeggeri ed autotrasportatori possono scegliere liberamente l'operatore che meglio risponde alle loro esigenze di mobilità» La risposta di Onorato non si fa attendere: «Rispondo a Manuel Grimaldi, in quanto vero dominus di Confitarma che parla e scrive per bocca del portavoce Mario Mattioli, insignito della pomposa carica di presidente. Il comunicato odierno della Confitarma è colmo di menzogne e inesattezze». Il patron di Tirrenia spiega per chiarezza che «i 72 milioni di euro che lo Stato garantisce sono per i trasporti non solo per la Sardegna, ma anche per la Sicilia e per le isole Tremiti, quindi ciò che dichiara la Confitarma e cioè che sono erogati esclusivamente per la Sardegna si chiama dalle mie parti menzogna». E' singolare sostiene ancora Onorato «che Confitarma non citi mai i 150-200 milioni di euro che, a vario titolo, Stato e Regione Sicilia erogano per le linee minori in Sicilia agli ex soci del signor Grimaldi o dei 60 milioni senza gara appena stanziati sempre per i collegamenti per le isole minori».

Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settenzionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALI



23 Gennaio 2019 — News La battaglia navale La convenzione con Tirrenia? Insostenibile

di Redazione Port News

«La convenzione tra lo Stato e la società Tirrenia è insostenibile e irragionevole», Confitarma, la confederazione nazionale degli armatori aderente a Confindustria, entra a gamba tesa nella polemica nata nei giorni scorsi tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, e l'armatore Vincenzo Onorato. Lo fa con un comunicato durissimo nel quale, dopo aver espresso solidarietà al titolare del dicastero di Piazza di Porta Pia, sottolinea che per le grandi isole non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità

ma direttamente all'utenza sotto forma di contributo: in pratica passeggeri ed autotrasportatori possono scegliere liberamente l'operatore che meglio risponde alle loro esigenze di mobilità» La risposta di Onorato non si fa attendere: «Rispondo a Manuel Grimaldi, in quanto vero dominus di Confitarma che parla e scrive per bocca del portavoce Mario Mattioli, insignito della pomposa carica di presidente. Il comunicato odierno della Confitarma è colmo di menzogne e inesattezze». Il patron di

- CERCA
- Cerca...
- TAGS
- Ambiente Autopilot
- Autoproduzione Autorità
- Portuali Blockchain Blue
- Economy Caratteristica navale
- Coesione territoriale
- Concessioni demaniali
- Containership Crociere
- Curia del ferro Danimarca Europa
- Dati Commerciali ESPO Europa
- Formazione Gigantismo navale GNL Industria 4.0
- Infrastrutture
- Innovazione tecnologica Internet of Things
- Interventi regionali Italia
- Lavoro portuale
- Logistica Portuale
- Porto di Livorno
- Porto di Piombino
- Prossimi Lavori Infrastrutture Sistema
- Riforma portuale
- Delirio Servizi tecnico-nautici
- Shipping Sicurezza Smart Port
- Storia di Livorno
- Traffici marittimi
- Traghetti Via della Seta
- Yachting

Press Mare

Dai Porti

Accordo per una gestione congiunta dei dati meteo marini

La Giunta comunale ha approvato un importante accordo di collaborazione tra il Centro Previsione e Segnalazione Maree del Comune di Venezia e l'Autorità del Sistema Portuale di Venezia, fortemente voluto dal Sindaco Luigi Brugnaro e dal Presidente dell'AdSP MAS Pino Musolino. L'accordo rappresenta per il Comune un ulteriore importante tassello nel disegno di razionalizzazione e integrazione dei punti osservativi e degli strumenti di monitoraggio ambientale che il Centro Maree sta portando avanti in questi ultimi due anni e per l'Autorità di Sistema Portuale una occasione per incrementare gli ausili alla navigazione fornendo alle navi informazioni utili alla sicurezza della navigazione. Grazie a questa collaborazione che garantirà sia all'Autorità del Porto che al Centro Maree una gestione più economica della rete di monitoraggio, i due enti saranno in grado di scambiare i dati meteo-marini in laguna e nell'area di mare prospiciente e la condivisione dei punti di installazione della strumentazione. Questo consentirà al Comune di ampliare l'area di monitoraggio non solo del fenomeno mareale, ma anche delle condizioni meteorologiche locali, favorendone una migliore comprensione e fornendo alla modellistica in uso al Centro nuove informazioni capaci di migliorare la qualità delle previsioni numeriche. Nello specifico, i dati saranno destinati allo sviluppo del modello di previsione all'interno della Laguna, dove forzanti meteorologiche locali possono causare anomalie anche significative nel livello della marea registrato in parti diverse. Al porto permetterà di utilizzare anche i dati raccolti dal Comune che, unitamente a quelli provenienti da altre fonti, saranno processati e inviati in tempo reale alla piattaforma iLOGIS, che è utilizzata da tutti gli operatori portuali veneziani, e al Comando Generale della Capitaneria di Porto a Roma per la diffusione alle navi transittanti nell'Alto Adriatico. Tale iniziativa, già in fase di sperimentazione, che prevede anche l'uso di boe virtuali in ausilio alla navigazione, mira a potenziare le infrastrutture digitali del Porto, efficientandone l'attività e permettendo a comandanti, piloti, terminalisti, agenti ed armatori di prendere decisioni più ponderate nel corso della loro attività quotidiana. Questo rappresenta solo il primo passo di una collaborazione che consentirà di fornire informazioni preziose a chi per lavoro o per diletto utilizza i canali lagunari con mezzi di ogni stazza e dimensione e soprattutto in condizioni ambientali spesso difficili. Il Centro Maree già aveva iniziato, negli scorsi anni, ad orientare la propria attenzione su questi temi, partecipando, come la stessa Autorità di Sistema Portuale, a progetti internazionali (uno finanziato dall'ESA) sulla sicurezza delle rotte navali sotto il profilo meteo-marino. La collaborazione sancita dalla Giunta consentirà ai tecnici del Porto, competenti per la gestione commerciale della navigazione, e al personale del Centro Maree, competente in campo meteo-marino, di lavorare assieme anche per migliorare la sicurezza della navigazione sia all'interno della laguna che nell'area di mare prospiciente le bocche di porto.



«Lavorare in team» Dal settore nautico l' Ok all' Università

Gli operatori portuali benedicono le prospettive dell' offerta nell' ambito della Blue Economy

CARMEN VESCO

Lavorare di squadra e avere le idee chiare sulla vocazione economica di Brindisi.

Queste le prime due regole, secondo i protagonisti del settore, per far concretizzare e fruttare il grande progetto formativo nella nautica, in cantiere già dal 10 novembre 2018, quando il Presidente Ugo Patroni Griffi, durante un tavolo tecnico presso l' ASPdMAM, sigla dell' **Autorità portuale**, ha anticipato la nascita del futuro Polo Universitario del mare.

«Ci vuole lavoro di squadra e la capacità di intervenire a livello istituzionale puntando sui Distretti, su Ricerca e Sviluppo, Università, ma anche reti di imprese consorzi di ricerca per formare professionalità altamente qualificate e fronteggiare le sfide del mercato del lavoro» ha detto Giuseppe Danese, presidente del Distretto Nautico della Puglia. «Possiamo divenire una best practice, nel panorama nazionale, data anche la posizione strategica della regione nel cuore del Mediterraneo.

Un Laboratorio Progettuale anche per il turismo marittimo e nautico su cui occorre investire per porre le fondamenta per le future generazioni europee».

«Il Distretto della Nautica da anni è attento alle nuove esigenze del mercato del lavoro soprattutto dei giovani e parte attiva in progetti di istruzione e formazione per la valorizzazione delle competenze ha aggiunto Danese . Abbiamo accolto con favore e piacere l' invito a partecipare al tavolo tecnico del 10 novembre scorso, proposto dal consigliere regionale Gianluca Bozzetti che vide la partecipazione autorevole dell' Ateneo di Bari, con il Magnifico Rettore Uricchio e il professor Lagioia del Miur, e il sottosegretario Salvatore Giuliano.

Secondo i dati di Horizon 2020, la Blue Economy è un settore prioritario e centrale per la crescita sostenibile nel comparto nautico e delle economie del mare.

«Ecco perché vi occorre investire puntando e sostenendo iniziative innovative, sia per le imprese sia per i giovani, ponendo particolare attenzione al mondo della scuola, della formazione superiore e professionale e anche universitaria» ha concluso il presidente.

«E' una grande notizia, e l' accogliamo con favore, perché possa finalmente valorizzare un porto raro, se non unico al mondo, quello di Brindisi che vede il mare abbracciare la città. Puntare sul porto e la sua economia, svilupperà non solo il lato formativo-occupazionale, ma ridarà l' opportunità alle giovani generazioni di ricollegarsi alla storia e alla cultura della propria città che è imprescindibile non solo da suo mare, ma dal suo porto» ha premesso Franco Aversa, operatore **portuale**.

«Il porto servirà all' università, e l' università servirà al porto, perché quello che avverrà nelle aule, la ricerca, potrà trasformarsi in un laboratorio progettuale di sviluppo della nautica. Io credo molto in questo, come credo molto nel grandissimo valore formativo dei nostri istituti superiori di settore. Noi già da tempo ospitiamo stage di formazione e progetti di alternanza scuola lavoro, e il settore della portualità è molto interessante per i ragazzi e fornisce ottimi sbocchi occupazionali ha aggiunto entrando nel merito del progetto -. Ecco perché dobbiamo investire, non solo sulla formazione in questo settore ma in generale sullo sviluppo di tutto il comparto affinché non si debbano più perdere menti eccelse in favore di altri poli. I nostri giovani hanno molto successo, sia universitario sia professionale, quando si trasferiscono al nord o all' esterno, non fornire loro un bacino lavorativo, successivo alla formazione, è il nostro più grande spreco» ha concluso.



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Dai Porti

Rinviata l'udienza davanti al Tar, mentre Yilport scende in campo con la San Cataldo Terminal

Capitale sociale di 5 milioni: turchi pronti a entrare nel porto

Rinviata al 20 febbraio la decisione del Tar di Lecce sull'istanza di sospensiva presentata dal consorzio Set contro la sospensione della procedura di confronto avviata per la concessione della banchina del Molo Polisettoriale. Quasi un mese, quindi, per conoscere definitivamente il futuro della ripresa del **porto** ancora bloccato dall'empasse giudiziario. Yilport, intanto, è pronta a entrare nel **porto**. La società che gestirà il **porto** si chiamerà Terminal San Cataldo, in omaggio al santo patrono di Taranto. Capitale cinque milioni di euro.



Molo polisettoriale, nuovo rinvio ma Yilport ha già pronta la società

Si dovrebbe chiamare Terminal San Cataldo, capitale sociale 5 milioni

ALESSIO PIGNATELLI

Ancora un rinvio. Slitta al 20 febbraio la decisione del Tar di Lecce sull'istanza di sospensiva presentata dal consorzio Set avverso la sospensione della procedura di confronto avviata con lo strumento del dialogo competitivo sulle istanze per la concessione della banchina del Molo Polisettoriale.

Quasi un mese, quindi, per conoscere definitivamente il futuro della ripresa del porto ancora bloccato dall'emphase giudiziario. Anche se, parallelamente, secondo fondate indiscrezioni va avanti l'iter per costituire la nuova società di Yilport che subentrerebbe a Tct: il nome dovrebbe richiamare, anche per un buon auspicio, al patrono di Taranto San Cataldo.

Come anticipato ieri, il responso odierno sarebbe dovuto arrivare a meno di rinvii o differimenti. Che, puntualmente, sono intervenuti. Anche preconizzati dal consorzio presieduto da Guglielmo Guacci con un comunicato in cui si ipotizzava il rinvio dell'udienza e si anticipavano elementi di gravità tali da essere oggetto di nuovi motivi di ricorso Al di là del merito, ricordiamo innanzitutto che il Tar dovrà esprimersi sull'istanza di sospensiva. Ed è un primo elemento che, però, a causa di questi tira e molla non viene definito.

Sui contenuti del ricorso, bisogna aggiungere che si riferisce alla revoca del primo bando quando a concorrere c'erano quattro consorzi locali - tra cui figurava appunto il consorzio Southgate Europe Terminal - che avevano fatto richiesta per la banchina del Molo. Il Comitato di gestione dell'AdSP del Mar Ionio, il 4 luglio 2018, aveva deliberato su proposta del presidente dell'Autorità medesima la sospensione di quella procedura di confronto avviata con lo strumento del dialogo competitivo tra i quattro soggetti in lista.

La scelta era dettata dal pubblico interesse in quanto si era palesato l'interesse della multinazionale turca Yilport. Una disposizione avvenuta in seguito a confronti con Avvocatura dello Stato e ministero dei Trasporti che sostanzialmente avevano avallato l'annullamento della vecchia procedura in quanto era stato riconosciuto l'interesse pubblico derivante dalla nuova offerta turca considerata più vantaggiosa. Per quanto riguarda la seconda procedura in cui concorreva Yilport, non ci furono domande concorrenti ma solo osservazioni da parte della Italcave Spa e osservazioni/opposizione da parte di Set che poi ha deciso di ricorrere al Tar. Parallelamente, il comitato di gestione portuale ha deliberato la concessione del Molo Polisettoriale alla multinazionale turca Yilport.

Il completamento di tutte le procedure non si è formalizzato ma pende ancora questa spada di Damocle. Bisognerà dunque attendere ancora. Uno stallo che diversi rappresentanti istituzionali avevano sperato non si verificasse. Il rischio paventato da molti, per esempio dal presidente della Provincia Gugliotti e dal consigliere regionale Liviano, è che Yilport possa non essere abituata a questa burocrazia e, conseguentemente, perdere interesse sullo scalo jonico. Lo scenario, al momento, non presenta questi rischi a breve termine.

Certo, Yilport non farà i salti di gioia per questo nuovo differimento poiché sarebbe stata pronta a insediarsi a stretto giro. Tant'è che, secondo indiscrezioni, sarebbe pronto anche il nome della nuova società che prenderebbe il posto dell'ex Tct. Un altro acronimo, questa volta potrebbe essere Tsc: ossia Terminal San Cataldo e un capitale sociale che dovrebbe aggirarsi sui 5 milioni di euro. Al di là dei particolari, dal momento in cui è costituita formalmente la nuova società trascorrerà un periodo in cui bisognerà espletare i controlli di rito prima di finalizzare l'assegnazione del Molo Polisettoriale. Si può dire allora che questa nuova attesa per l'udienza al Tar del 20 febbraio di certo non entusiasmerà la multinazionale turca ma è comunque sopportabile.

Ovvio che, se nemmeno tra un mese si dovesse chiudere il cerchio, allora sì che gli scenari potrebbero anche mutare.



Ieri a Taranto la segretaria nazionale Cisl, Annamaria Furlan: «Riportare il Governo ai tavoli per lo sviluppo» L' INCONTRO

«Bisogna fare in fretta, ci sono ancora 500 lavoratori ex Tct parcheggiati»

Il rilancio dell' economia passa dal consolidamento della produzione dell' acciaio e della vocazione portuale

NICOLA SAMMALI

Nelle stesse ore in cui il Tar di Lecce rinviava la decisione sul ricorso presentato dal consorzio Southgate Europe Terminal, il segretario generale nazionale della Cisl Annamaria Furlan era in città per l' assemblea con delegati e attivisti per parlare, tra gli altri temi, proprio di infrastrutture e occupazione.

«Il rilancio dell' economia di Taranto passa attraverso il consolidamento della produzione dell' acciaio e anche attraverso la vocazione portuale» ma, avverte la Furlan, «bisogna riportare il governo ai tavoli per lo sviluppo». Antonio Castellucci, segretario generale Cisl territoriale, ricorda quello del Cis per Taranto fermo da mesi.

«Ci sono oltre un miliardo di euro accantonati e sono risorse importanti e necessarie anche per i lavori e le infrastrutture del porto. Abbiamo necessità di riprendere quel tavolo, lo ribadiamo ai parlamentari tarantini». Castellucci apre una parentesi sulla vicenda del ricorso che tiene ancora in sospenso il futuro del porto di Taranto e dei 500 lavoratori ex Tct che aspettano di essere ricollocati.

Il gruppo turco Yilport è alla finestra, dopo che l' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha dato il via libera alla concessione del Molo Polisettoriale: pende, però, il ricorso di Southgate Europe Terminal e questo mette in apprensione lo stesso Castellucci. «Ci auguriamo che si possa arrivare a una soluzione nel più breve tempo possibile, quindi affidarlo, se ci sono tutte le condizioni, al nuovo competitor che si è affacciato su Taranto che è di livello mondiale. Ci sono 500 persone parcheggiate: abbiamo bisogno di lavoro non di sussidi».

Porto, Cis, industria. Sia la Furlan che Castellucci tornano a parlare dell' accordo firmato da sindacati e ArcerolMittal a settembre. «Vigileremo sul rispetto di quell' accordo che ha salvaguardato l' impresa e i lavoratori e sugli impegni presi per l' ambiente e la salute dei lavoratori e dei cittadini - ha dichiarato la Furlan - : rimane aperta la questione dell' indotto e continueremo nella nostra azione sindacale perché quei lavoratori siano tutelati».

Il contratto «va rispettato» ha rimarcato allo stesso modo Castellucci. «Se mettiamo insieme Mittal, Tempa Rossa, porto e arsenale abbiamo delle potenzialità straordinarie che si collegano ad altri pezzi di sviluppo che sosteniamo da tempo: turismo, commercio, agricoltura di qualità». Il segretario territoriale ha affrontato la questione sanità e welfare a Taranto. «C' è una grande vertenza a livello regionale, perché il welfare sanitario non va bene. Attraverso le cabine di regia che abbiamo attivato con la stessa Asl ci auguriamo che si possa organizzare una medicina territoriale più vicina a chi ha bisogno».

L' appuntamento di ieri, con l' incontro organizzato al Castello Aragonese e coordinato dal segretario generale Cisl Puglia Daniela Fumarola, ha visto protagonisti di numerosi interventi i delegati delle diverse categorie rappresentate. Hanno portato le esperienze quotidiane vissute dai lavoratori della scuola, dei call center, delle poste, del porto, di ArcerolMittal, solo per citarne alcune. Sono rappresentati anche i vigili del fuoco, con il funzionario amministrativo Massimiliano De Donato che si è soffermato sulla macchina organizzativa che riesce ad assicurare il soccorso. «Siamo dimezzati nell' organico e offriamo i servizi con molta difficoltà». L' organico in questione è composto da 16 lavoratori che si occupano di diverse attività organizzative. Romulo Marturano, invece, è un ex dipendente Tct. «Oggi rappresento tanti lavoratori che come me si trovano in una situazione di sospensione del lavoro da cinque anni. Mentre siamo qui il Tar di Lecce si sta esprimendo sul futuro di Taranto: siamo sicuri - ha spiegato Marturano - che se il Tar di Lecce darà ragione all' Autorità di sistema, la Yilport, che è l' azienda turca tra le migliori terminaliste al mondo,



darà slancio e rilancio al territorio ionico in tema di sviluppo e occupazione».

Infine il segretario nazionale Cisl Furlan ha dato appuntamento alla manifestazione di Roma del 9 febbraio perché «questa finanziaria, così com' è, non va bene». Da Taranto partiranno alla volta della capitale 13 pullman e 650 persone.

«Non facciamo scappare anche i turchi»

I sindacati non escludono mobilitazioni: «Non si può bloccare il rilancio con continui ricorsi»

«Rimaniamo della posizione che abbiamo recentemente espresso. Siamo molto preoccupati e stiamo valutando con la confederazione quali azioni mettere in campo.

L'agenzia del lavoro per gli ex Tct non è eterna e si sta bloccando lo sviluppo della città e del porto sul nulla».

Maria Teresa De Benedictis, numero uno della Filt Cgil jonica, annuncia possibili novità dopo il rinvio dell'udienza al Tar di Lecce.

Forse un presidio o una conferenza pubblica con gli stakeholders del territorio per accendere i riflettori sulle conseguenze di questo nuovo differimento.

«Parliamo di un consorzio che da visura camerale ha un capitale sociale di poche migliaia di euro rispetto a una multinazionale che vuole investire milioni senza aver richiesto fondi pubblici - attacca la rappresentante sindacale -. Yilport non ha voluto invischiarsi con nessuno per non avere le mani legate eppure c'è il rischio che si stanchi e vada via. Non è possibile bloccare il rilancio del porto a causa di continui ricorsi».

Il sindacato di recente aveva voluto sottolineare l'importanza delle disposizioni del Codice del processo amministrativo adottato nel 2010 che chiedono al giudice di tenere conto, in sede cautelare, dell'interesse generale all'esecuzione del contratto (articolo 120, comma 8 e articolo 125).

La Cgil e la sua categoria dei trasporti ponevano l'attenzione sulle garanzie che i ricorrenti dovrebbero porre sul piatto: la dimensione delle imprese, la loro capacità finanziaria e di sostenibilità rispetto al mercato mondiale e la capacità dei ricorrenti di avviare il graduale ricollocamento dei lavoratori dell'agenzia Taranto Port Workers Srl e per il rilancio commerciale, logistico e occupazionale del porto di Taranto e del suo indotto.

Anche il segretario della Ultrasporti di Taranto, Carmelo Sasso, è amareggiato per la proroga anche se i tempi della nuova udienza non sono lunghissimi: «Conoscendo le parti in causa ce l'aspettavamo. Fortunatamente, il Tar si esprimerà a stretto giro di posta e quindi questo rinvio non inficia più di tanto. I turchi, nonostante queste incertezze, vanno avanti nel progetto. È ovvio che non si debba andare oltre altrimenti ci sono rischi. Speriamo che la politica locale si attivi perché non è possibile proseguire su questa strada».

La Fit Cisl, per bocca del suo segretario provinciale Vito Squicciarini, farà di tutto per scongiurare eventuali ripensamenti di Yilport sull'investimento per il Molo Polisettoriale: «Ci sentiremo anche con Cgil e Uil e cercheremo di rassicurare l'azienda.

Sinceramente speravamo si risolvesse tutto anche se erano circolate voci su possibili rinvii. Non vogliamo che la multinazionale turca scappi via, loro sono abituati ad altre dinamiche ma sappiamo anche che l'interesse e il progetto sono seri. Per il resto, ci atteniamo alle parole del presidente dell'Autorità portuale Sergio Prete: anche l'avvocatura di Stato ha confortato la scelta dal punto di vista dell'interesse pubblico e per questi motivi restiamo abbastanza tranquilli».

A.Pig.



The Medi Telegraph

Dai Porti

Confitarma: «La convenzione Tirrenia è insostenibile»

Roma - L'attuale convenzione tra lo Stato e Tirrenia, per i servizi di continuità territoriale (72 milioni all'anno a favore della compagnia, fino al 2020), «è insostenibile e irragionevole».

di Giorgio Carozzi

Roma - L'attuale convenzione tra lo Stato e Tirrenia, per i servizi di continuità territoriale (72 milioni all'anno a favore della compagnia, fino al 2020), «è insostenibile e irragionevole». È l'opinione di Confitarma, la confederazione nazionale degli armatori aderente a Confindustria, che con una nota entra nella polemica innescatasi nei giorni scorsi tra il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli e l'armatore Vincenzo Onorato, proprietario di Moby e Tirrenia, dopo che l'esponente pentastellato, in visita a Cagliari, aveva annunciato di voler «porre fine al monopolio di Tirrenia in Sardegna». Secondo Confitarma - che esprime la sua solidarietà al ministro (Onorato lo aveva definito «impreparato» e accusato di «rispondere alla lobby degli armatori», la perifrasi con cui il numero uno di Tirrenia è solito riferirsi proprio a Confitarma) - «quantomeno per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale», già assicurata da un «network di operatori privati strutturato e organico». Ma, se proprio degli incentivi si vogliono mantenere, per l'associazione guidata da Mario Mattioli, dovrebbero essere distribuiti con lo stesso modello adottato in Spagna, dove «le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione, ma direttamente all'utenza sotto forma di contributo: in pratica passeggeri e autotrasportatori possono scegliere liberamente l'operatore che meglio risponde alle loro esigenze di mobilità». Schema che, secondo Confitarma, «risulta equo, democratico, non produce effetti distorsivi della concorrenza e promuove standard qualitativi elevati dei servizi». Le sovvenzioni tradizionali (come l'attuale convenzione di Tirrenia), secondo l'associazione possono essere «considerate il sistema più sostenibile solo in caso di fallimento del mercato, come nei collegamenti con le piccole isole nei periodi invernali».



secondo l'associazione posso essere «considerate il sistema più sostenibile solo in caso di fallimento del mercato, come nei collegamenti con le piccole isole nei periodi invernali».

Onorato: «Da Confitarma un comunicato colmo di menzogne»

Roma - «Rispondo a Manuel Grimaldi, in quanto vero dominus di Confitarma che parla e scrive per bocca del portavoce Mario Mattioli, insignito della pomposa carica di presidente».

di Giorgio Carozzi

Roma - «Rispondo a Manuel Grimaldi, in quanto vero dominus di Confitarma che parla e scrive per bocca del portavoce Mario Mattioli, insignito della pomposa carica di presidente. Il comunicato odierno della Confitarma è colmo di menzogne e inesattezze». Lo sostiene in una nota l'armatore Vincenzo Onorato. «Si legge: In particolare, Confitarma sottolinea che non esiste alcun rischio di perdita di lavoro per i marittimi italiani qualora non venga rinnovata l'attuale convenzione Tirrenia-Cinin quanto, in base alla legge vigente, gli equipaggi delle navi che operano in servizi di cabotaggio devono essere obbligatoriamente comunitari. Se così fosse, la Confitarma dovrebbe spiegare come mai sulla Civitavecchia-Porto Torres Grimaldi impiegava circa 100 marittimi extracomunitari che ha provveduto gradualmente a sbarcare solo dopo la pubblica denuncia da parte mia. Non sono con questa mia a difendere la Convenzione Stato-Tirrenia, Convenzione fra l'altro che io ho ereditato con l'acquisto della Compagnia e che ritengo storicamente superata. Per chiarezza, i 72 milioni di euro che lo Stato garantisce sono per i trasporti non solo per la Sardegna, ma anche per la Sicilia e per le isole Tremiti, quindi ciò che dichiara la Confitarma - e cioè che sono erogati esclusivamente per la Sardegna - si chiama dalle mie parti menzogna». E' singolare - sostiene ancora Onorato - «che Confitarma non citi mai i 150-200 milioni di euro che, a vario titolo, Stato e Regione Sicilia erogano per le linee minori in Sicilia agli ex soci del signor Grimaldi o dei 60 milioni senza gara appena stanziati sempre per i collegamenti per le isole minori.

Una nuova gara per i trasporti marittimi deve veder beneficiare tutte le compagnie e potrebbe ispirarsi al modello francese per la Corsica con dei paletti fissi che escludano compagnie stagionali e chi imbarca marittimi extracomunitari lasciando a casa gli italiani. La battaglia che Grimaldi sta conducendo, nascondendosi dietro alla Confitarma, è una lotta per la sopravvivenza. Per un gruppo come il suo, che ha miliardi di euro di debiti e che opera dumping sociale sulle rotte internazionali impiegando marittimi extracomunitari per onorare i suoi impegni finanziari già ha riprodotto questo modello in Italia sulle rotte di cabotaggio. Nella nota della Confitarma si legge inoltre Ancora una volta il tema della disoccupazione dei marittimi viene strumentalizzato. Infatti, Torre del Greco conta più di 85.000 abitanti: parlare di 50.000 marittimi disoccupati di fatto sminuisce le problematiche dei circa 3.000 marittimi locali che in parte effettivamente navigano ed in parte realmente sono in cerca di occupazione. Lo strumento della disinformazione è uno degli elementi chiave di Confitarma: non ho mai parlato di 50.000 marittimi senza lavoro a Torre del Greco, ma in tutta Italia. Sarei potuto essere più preciso se Confitarma non si fosse rifiutata di dare al Mit il numero di extracomunitari imbarcati sulle navi italiane. Ricordo a chi mi legge che una nave battente bandiera italiana è un pezzo del nostro Paese ovunque essa si trovi; fornire informazioni sugli extracomunitari presenti a bordo coinvolge anche un problema di sicurezza nazionale». «Al contrario di Confitarma, Assarmatori ha fornito al Mit tutte le informazioni possibili in merito. Ciò che mi sta a cuore - spiega il numero uno di Moby e Tirrenia - è il futuro di tanti marittimi che sono a casa senza lavoro e di quelli che vorrebbero trovare un imbarco, ma non lo trovano perchè vengono loro preferiti extracomunitari sfruttati quali schiavi del Terzo Millennio ed essi stessi prime vittime di questo sistema. Una globalizzazione della miseria che affama il Mezzogiorno e non solo - ma anche Genova e Trieste, scuola e fucina di marittimi da centinaia di anni - che è utile soltanto alla lobby degli armatori che Confitarma protegge, di cui Grimaldi è il caposcuola, che sfrutta una legge - la 30/98 - che garantisce la quasi totale esenzione fiscale degli utili prodotti e lascia gli italiani a terra, in assenza di appropriati controlli che oggi lo Stato non effettua. Il mio cuore è per il futuro della gente disoccupata a casa, dei tanti giovani che vorrebbero, ma non intraprenderanno mai, una carriera sul mare e, non da ultimo, per i miei ragazzi della Scuola di Mascalzone Latino di Napoli dei quartieri difficili

che noi avviciniamo al mare e a cui dovrò, e non da solo, assicurare un lavoro. La bandiera italiana oggi è la bandiera panamense del Terzo Millennio; è bene che il nuovo governo dia un segno di discontinuità con le amministrazioni passate e provveda a effettuare quei legittimi controlli che mettano con le spalle al muro questi armatori-speculatori che sono la vergogna della grande tradizione della marineria italiana. Invito i marittimi italiani e tutti coloro che vogliono trovare nel mare una dignitosa collocazione e fonte di sussistenza a intraprendere tutte le azioni legittime per porre fine a questa vergogna che infanga la nostra gloriosa bandiera».

The Medi Telegraph

Dai Porti

Assarmatori: «Tirrenia sta rispettando la convenzione»

Roma - «L'armatore, che assicura questi servizi assegnatigli dallo Stato, sta rispettando tutte le norme fissate dalla Convenzione in primis le tariffe definite nella medesima dall'amministrazione competente».

di Giorgio Carozzi

Roma - «In questi giorni è stato sollevato il tema della convenzione per i servizi di continuità territoriale da e per la Sardegna. Nello spirito di collaborazione che la contraddistingue, e quindi con l'obiettivo di ripristinare la verità dei fatti, fornendo anche al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Senatore Danilo Toninelli, informazioni corrette e veritiere, Assarmatori - sottolinea in una nota il presidente Stefano Messina - avverte la necessità di ricondurre in modo sistemico, il dibattito specialmente a quel quadro di legalità che è stato oggetto anche di recente di un confronto particolarmente positivo con il presidente del Senato, Maria Elisabetta Casellati e con le altre Istituzioni e che rappresenta uno dei suoi fini istitutivi». «Ecco quindi - continua la nota - i punti chiave che non dovrebbero essere oggetto di distorsione o di patteggiamenti: 1) La convenzione che assegna a Tirrenia Cin questi servizi è frutto di un accordo di natura contrattuale validamente concluso con lo Stato e attualmente in essere. 2) L'armatore, che assicura questi servizi assegnatigli dallo Stato, sta rispettando tutte le norme fissate dalla Convenzione in primis le tariffe definite nella medesima dall'amministrazione competente, rispetto alle quali garantisce anche ulteriori sconti. 3) Tirrenia Cin adempie all'obbligo di operare nel corso di tutto l'anno facendosi carico delle perdite che derivano dall'esercizio delle navi su alcune direttrici e in periodi dell'anno in cui le navi viaggiano praticamente vuote, garantendo tuttavia la regolarità e la continuità del servizio. 4) La Convenzione con lo Stato è operativa solo su sei rotte passeggeri (e non merci) proprio nell'ottica di garantire alla Sardegna il diritto alla continuità territoriale. Su tutte le altre rotte incluse quelle merci, Tirrenia Cin opera in regime di libero mercato in concorrenza con altri armatori. 5) Assarmatori (che rappresenta la stragrande maggioranza degli armatori di linea operanti nel cabotaggio nazionale e trasporto pubblico locale occupando la quota più rilevante di marittimi italiani su navi battenti bandiera italiana) ha già espresso in più di un'occasione la propria posizione: premesso il rispetto delle norme, della legge e quindi della Convenzione vigente, piena disponibilità a collaborare alla definizione di un nuovo quadro che consenta di garantire la continuità territoriale, a patto che anche in quell'ottica siano rispettate le leggi da parte di tutti gli operatori. Il che significa obbligo di utilizzo di marittimi italiani e/o comunitari; garanzia di fornitura del servizio nel corso di tutto l'anno. 6) Il rispetto dalle legge non è, e non può essere, oggetto di discussione». «Mi stupisco conclude Messina che vengano fornite al ministro Toninelli informazioni che non rappresentano la realtà e ho già chiesto al riguardo la disponibilità per un incontro, nel quale chiarire anche in questo caso, la condivisa volontà di trasparenza che è nel codice genetico della nostra associazione».

Salvaguardare il riconoscimento della figura del pilota del porto

È l'auspicio espresso a conclusione di un incontro a Taranto fra addetti del settore

Salvaguardare il riconoscimento della figura del pilota del porto e lavorare per arrivare ad un'unica associazione che rappresenti l'intera categoria. Sono questi gli auspici espressi nel verbale conclusivo sottoscritto al termine del tavolo di confronto e discussione tra i piloti di porto italiani che si è tenuto lunedì a Taranto e che è stato convocato a titolo personale dal comandante Vincenzo Bellomo, presidente dell'Unione Piloti (UP), e rivolto a tutti i piloti italiani. Alla riunione hanno partecipato piloti facenti parte non solo dell'UP ma anche di Fedepiloti, tra cui il capo pilota di Augusta, Francesco Tringali, che si è espresso a nome dell'intera corporazione, il capo pilota di Livorno, Massimiliano Lupi, che ha rappresentato, nella sua totalità la Corporazione dei Piloti di Livorno, e i capi piloti rispettivamente dei porti di Genova e Bari, Danilo Fabricatore e Ignazio Scianandrone che hanno partecipato a titolo personale. Nel verbale conclusivo si manifesta il vivo interesse affinché venga salvaguardato il riconoscimento della figura del pilota e, pertanto, che la prestazione del secondo pilota non sia solo legata al solo riconoscimento economico. Tutti i piloti presenti si sono inoltre espressi positivamente per la revisione dei grandi tonnellaggi in discussione fin dal 1974 e si sono dichiarati disponibili alla rivalutazione del solo TFS in attesa del rinnovo definitivo. A tale proposito - si legge ancora nel verbale - invitano le associazioni sindacali rappresentative dei piloti a presentare la loro posizione durante la prossima riunione al Ministero prevista per il 30 gennaio p.v. È stato espresso anche l'auspicio di una rinnovata coesione associativa volta ad affrontare le problematiche del pilotaggio con un percorso condiviso che porti ad un'unica associazione.

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

23 gennaio 2019

Salvaguardare il riconoscimento della figura del pilota del porto

È l'auspicio espresso a conclusione di un incontro a Taranto fra addetti del settore

Salvaguardare il riconoscimento della figura del pilota del porto e lavorare per arrivare ad un'unica associazione che rappresenti l'intera categoria. Sono questi gli auspici espressi nel verbale conclusivo sottoscritto al termine del tavolo di confronto e discussione tra i piloti di porto italiani che si è tenuto lunedì a Taranto e che è stato convocato a titolo personale dal comandante Vincenzo Bellomo, presidente dell'Unione Piloti (UP), e rivolto a tutti i piloti italiani. Alla riunione hanno partecipato piloti facenti parte non solo dell'UP ma anche di Fedepiloti, tra cui il capo pilota di Augusta, Francesco Tringali, che si è espresso a nome dell'intera corporazione, il capo pilota di Livorno, Massimiliano Lupi, che ha rappresentato, nella sua totalità la Corporazione dei Piloti di Livorno, e i capi piloti rispettivamente dei porti di Genova e Bari, Danilo Fabricatore e Ignazio Scianandrone che hanno partecipato a titolo personale.

Nel verbale conclusivo si manifesta il vivo interesse affinché venga salvaguardato il riconoscimento della figura del pilota e, pertanto, che la prestazione del secondo pilota non sia solo legata al solo riconoscimento economico. Tutti i piloti presenti si sono inoltre espressi positivamente per la revisione dei grandi tonnellaggi in discussione fin dal 1974 e si sono dichiarati "disponibili alla rivalutazione del solo TFS in attesa del rinnovo definitivo". A tale proposito - si legge ancora nel verbale - invitano le associazioni sindacali rappresentative dei piloti a presentare la loro posizione durante la prossima riunione al Ministero prevista per il 30 gennaio p.v.

È stato espresso anche l'auspicio di una rinnovata coesione associativa volta ad affrontare le problematiche del pilotaggio con un'unica voce, nonché ad intraprendere un percorso condiviso che porti ad un'unica associazione.

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

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	
0 Altre destinazioni	24 > Jan >	25 > Jan >	Cerca
	2019 >	2019 >	

Select Language | Powered by Simple Translate

Indice • Primo pagina • Indice notizie

inforMARE - Piazza Memotti 119 - 10123 Genova - ITALIA

una voce, nonché ad intraprendere un

TARANTO, I PILOTI D'ITALIA CHIEDONO CHE VENGA SALVAGUARDATA LA LORO FIGURA

Reclamano una revisione dei grandi tonnellaggi e che la prestazione del secondo pilota non sia legata solo al riconoscimento economico

Taranto, 23 gennaio 2019 Una platea appassionata e partecipe, composta da poco più di trenta persone, ha dato vita lo scorso 21 gennaio a Taranto ad un tavolo di confronto e discussione tra i piloti i di porto italiani convocato dal Comandante (CLC) Vincenzo Bellomo, che per l'occasione, ha smesso i panni di presidente dell'Unione Piloti. L'evento, pertanto, si è svolto senza che il simbolo dell'UP apparisse tanto nella convocazione inviata a tutti i piloti italiani quanto nella sala che ha ospitato il dibattito. Da qui una partecipazione folta, in una città lontana dai luoghi dove tradizionalmente si svolgono riunioni di respiro nazionale, che ha visto presenti piloti facenti parte non solo dell'UP ma anche di Fedepiloti. Da segnalare la presenza del Capo Pilota di Augusta, Francesco Tringali, che si espresso a nome dell'intera corporazione, del Capo Pilota di Livorno, Massimiliano Lupi, che ha rappresentato, nella sua totalità, la Corporazione dei Piloti di Livorno, rispetto ai contenuti della sua lettera aperta a tutti i piloti italiani del 14 dicembre 2018 e dei Capi Piloti rispettivamente dei porti di Genova e Bari, Danilo Fabricatore e Ignazio Scianandrone che hanno partecipato a titolo personale. Tra i temi all'ordine del giorno figuravano: Il rinnovo tariffario 2019-2020; Modalità di calcolo delle prestazioni rese con il secondo pilota a bordo; L'estensione dei coefficienti per i grandi tonnellaggi; Il disagio espresso nelle note indirizzate ai piloti effettivi delle Corporazioni di Augusta, La Spezia e Livorno. Al termine dell'incontro i presenti hanno sottoscritto un verbale nel quale manifestano il vivo interesse affinché venga salvaguardato il riconoscimento della figura del pilota e, pertanto, che la prestazione del secondo pilota non sia solo legata al solo riconoscimento economico. Tutti i piloti presenti si sono inoltre espressi positivamente per la revisione dei grandi tonnellaggi in discussione fin dal 1974 e disponibili alla rivalutazione del solo TFS in attesa del rinnovo definitivo. A tale proposito si legge ancora nel verbale - invitano le Associazioni sindacali rappresentative dei piloti a presentare la loro posizione durante la prossima riunione al Ministero prevista per il 30 gennaio p.v. Unanime inoltre è stato l'auspicio di una rinnovata coesione associativa volta ad affrontare le problematiche del pilotaggio con un'unica voce, nonché ad intraprendere un percorso condiviso che porti ad un'unica associazione. Particolarmente significative in proposito le parole del pilota Fiorenzo, detto Cino, Milano: Ho voluto partecipare a questa riunione per capire se siamo una categoria unita, e visti i presenti, mi si scalda il cuore. I sindacati devono difendere gli interessi di tutti. Mi dispiace che non ci siano gli ha fatto eco il pilota Cesare Raffo più consiglieri e i vertici di Fedepiloti.



I PILOTI D'ITALIA CHIEDONO CHE VENGA SALVAGUARDATA LA LORO FIGURA

Taranto. 23 gennaio 2019 Una platea appassionata e partecipe, composta da poco più di trenta persone, ha dato vita lo scorso 21 gennaio a Taranto ad un tavolo di confronto e discussione tra i piloti i di porto italiani convocato dal Comandante (CLC) Vincenzo Bellomo, che per l'occasione, ha smesso i panni di presidente dell'Unione Piloti. L'evento, pertanto, si è svolto senza che il simbolo dell'UP apparisse tanto nella convocazione inviata a tutti i piloti italiani quanto nella sala che ha ospitato il dibattito. Da qui una partecipazione folta, in una città lontana dai luoghi dove tradizionalmente si svolgono riunioni di respiro nazionale, che ha visto presenti piloti facenti parte non solo dell'UP ma anche di Fedepiloti. Da segnalare la presenza del Capo Pilota di Augusta, Francesco Tringali, che si espresso a nome dell'intera corporazione, del Capo Pilota di Livorno, Massimiliano Lupi, che ha rappresentato, nella sua totalità, la Corporazione dei Piloti di Livorno, rispetto ai contenuti della sua lettera aperta a tutti i piloti italiani del 14 dicembre 2018 e dei Capi Piloti rispettivamente dei porti di Genova e Bari, Danilo Fabricatore e Ignazio Scianandrone che hanno partecipato a titolo personale. Tra i temi all'ordine del giorno figuravano: Il rinnovo tariffario 2019-2020; Modalità di calcolo delle prestazioni rese con il secondo pilota a bordo; L'estensione dei coefficienti per i grandi tonnellaggi; Il disagio espresso nelle note indirizzate ai piloti effettivi delle Corporazioni di Augusta, La Spezia e Livorno. Al termine dell'incontro i presenti hanno sottoscritto un verbale nel quale manifestano il vivo interesse affinché venga salvaguardato il riconoscimento della figura del pilota e, pertanto, che la prestazione del secondo pilota non sia solo legata al solo riconoscimento economico. Tutti i piloti presenti si sono inoltre espressi positivamente per la revisione dei grandi tonnellaggi in discussione fin dal 1974 e disponibili alla rivalutazione del solo TFS in attesa del rinnovo definitivo. A tale proposito si legge ancora nel verbale - invitano le Associazioni sindacali rappresentative dei piloti a presentare la loro posizione durante la prossima riunione al Ministero prevista per il 30 gennaio p.v. Unanime inoltre è stato l'auspicio di una rinnovata coesione associativa volta ad affrontare le problematiche del pilotaggio con un'unica voce, nonché ad intraprendere un percorso condiviso che porti ad un'unica associazione. Particolarmente significative in proposito le parole del pilota Fiorenzo, detto Cino, Milani: Ho voluto partecipare a questa riunione per capire se siamo una categoria unita, e visti i presenti, mi si scalda il cuore. I sindacati devono difendere gli interessi di tutti. Mi dispiace che non ci siano gli ha fatto eco il pilota Cesare Raffo più consiglieri e i vertici di Fedepiloti.



The Medi Telegraph

Focus

Conte: «In Italia le grandi opere vanno avanti. Anche quelle critiche»

Davos - Il premier ha osservato: «È ovvio che in questo momento la pubblica opinione è concentrata sulla Tav, sulla quale è in corso una valutazione dei costi-benefici».

di Giorgio Carozzi

Davos - «Non sono chiusi i cantieri in Italia, ce ne sono che stanno andando avanti, anche quelli più critici: Tap, Terzo valico, Brennero». Lo ha detto il premier, Giuseppe Conte, parlando alla stampa dopo i lavori del Wef. Il premier ha osservato: «È ovvio che in questo momento la pubblica opinione è concentrata sulla Tav, sulla quale è in corso una valutazione dei costi-benefici». E ha ricordato: «La stiamo completando, divulgheremo i risultati, prenderemo una decisione politica assumendoci tutta la relativa responsabilità. Lo faremo nell'interesse dei cittadini e del Paese, non nell'interesse di una forza politica o di una lobby o di società che stanno già operando o altro».



Ferpress

Focus

Torino-Lione: Gariglio (PD), diffida a ministero che impedisce accesso a relazione costi-benefici

(FERPRESS) Roma, 23 GEN Ho presentato oggi una diffida al ministero delle Infrastrutture e Trasporti che mi sta impedendo di poter visionare la relazione costi-benefici sulla Tav. Il Decreto Legislativo numero 33 del 2013 prevede infatti che si possa accedere agli atti amministrativi pubblici entro trenta giorni, mentre la mia richiesta giace inevasa da quasi due mesi. Lo afferma Davide Gariglio, deputato del Pd in Commissione Trasporti. Il 29 novembre scorso, dopo che il ministro Toninelli rispondendo al Question time alla Camera aveva annunciato il completamento dell'indagine, avevo presentato l'istanza per visionare tale documento, ma a questa richiesta non è pervenuta ancora alcuna comunicazione ufficiale da parte del ministero, conclude Gariglio.



IL VERDETTO A INIZIO FEBBRAIO

Analisi Tav, la rinuncia rischia di costare penalità per il tratto Lione-Trieste

La decisione sulla Tav sarà «una decisione politica». Lo ha ribadito ieri il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, a Davos. Ma il primo round sarà comunque il doppio responso tecnico dell'analisi costi-benefici e dell'analisi tecnico-giuridica sui costi di una eventuale rinuncia. La partita politica - e quella con l'opinione pubblica - si giocherà, almeno in parte, partendo da numeri e verdetti tecnici.

Le variabili che possono spostare il segno dell'analisi sono due. La prima è se dal lato dei costi della rinuncia debbano essere considerati i soli fondi Ue alla Torino-Lione oppure più in generale quelli dell'intero corridoio Mediterraneo (non solo ferroviari, come il collegamento all'aeroporto di Venezia, ma anche quelli multimodali o stradali). In questo caso crescerebbe il costo della rinuncia.

La seconda variabile riguarda la valutazione del mancato introito nelle casse dello Stato delle accise da gasolio in seguito al trasferimento di **merci** dalla strada alla rotaia. La questione ha già creato divisioni fra i tecnici e i consulenti ministeriali in occasione della decisione sul terzo valico e ne è rimasta traccia nella relazione finale.

Come è possibile, si sono chiesti in molti, che sia considerato dal lato dei costi il risultato di una politica voluta dallo Stato per i suoi effetti positivi sull'ambiente? Una questione complessa in termini tecnici di calcolo delle esternalità che però sulla Torino-Lione peserà ancora di più perché è evidente che uno degli obiettivi dell'opera - ribadito negli anni per sostenere la necessità di realizzare l'opera - è proprio lo spostamento del **traffico merci** sulla ferrovia. Inutile, in questa fase, sulle due questioni, dare numeri che sarebbero campati per aria. Meglio attendere i documenti ufficiali per capire come saranno affrontate le due questioni. Che però già oggi sono in ballo.

Se la decisione è «politica», gran parte della partita si gioca sul confronto fra Lega e Cinquestelle. Si ipotizza una soluzione di compromesso che abbatta i costi della tratta nazionale. Ma quella soluzione è tutt'altro che facile. Primo perché la project review fatta quando era ministro Graziano Delrio ha già abbattuto quei costi da 4 miliardi a 1,7. Secondo, perché può essere facile abbattere i costi della nuova stazione di Susa, ma non quelli più consistente della galleria che consente il ricongiungimento dei binari a Orbassano. Oltre alla capacità della linea storica, inadeguata. Anche l'ipotesi del rinvio, magari con l'escamotage del referendum per far decidere il popolo senza che nessuno dei due alleati rinunci alla propria posizione in campagna elettorale, non è praticabile. E infatti i segnali che arrivano dal ministero sono di accelerazione: a febbraio si decide.

La terza area di mediazione, quella di un piano sblocca-opere e di un grande rilancio sugli investimenti mentre si tiene congelata la Tav, lanciata nei giorni scorsi dal ministro Toninelli, per ora non sembra aver prodotto grandi risultati. Se si tengono fuori opere come l'Alta velocità Brescia-Padova, difficile pensare che quella mossa faccia presa, tanto più sul mondo delle imprese che pressano la Lega.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



INFRASTRUTTURE

Genova mobilitata per la Gronda Anche il Nord Est vuole la Tav

Mondini (Confindustria): «La città non può essere ostaggio della politica» Zoppas: «La Tav ad Est va fatta perché restituisce competitività al Paese»

Grandi infrastrutture come la Tav e la Gronda genovese di Ponente non possono restare in stand-by. Lo affermano con forza associazioni di categoria e sindacati del Nordovest e del Nordest. Il segnale d'allarme arriva dopo la divulgazione (si veda Il Sole 24 Ore di martedì 22) delle prime indicazioni sul piano sblocca-cantieri del ministro per le Infrastrutture e i dei trasporti, Danilo Toninelli. Un piano in cui sono stati fissati alcuni interventi prioritari, tra i quali non figurano Tav e Gronda. In particolare, per la Gronda, che è un nuovo tratto autostradale di collegamento tra la A26, la A7 e la A10, prendono posizione il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini e il numero uno della Camera di Commercio, Luigi Attanasio. Entrambi sono firmatari, per conto delle loro associazioni e insieme ad altri 32 soggetti, tra compagini datoriali e sindacali, di un manifesto in favore della Gronda, sottoscritto la scorsa settimana e spedito a Toninelli, al viceministro Edoardo Rixi e al premier Giuseppe Conte.

«Allo stato attuale - ricorda il documento - l'opera comporta un investimento di 4,3 miliardi (per 72 chilometri di nuovi tracciati, 54 dei quali in galleria, ndr), a totale carico di Autostrade per l'Italia (Aspi), sulla base del vigente contratto di concessione». Il progetto esecutivo è al Mit e ha ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie, compreso il via libera dell'Ue al finanziamento dell'opera senza tariffe aggiuntive a carico dei cittadini e senza oneri per lo Stato, con l'allungamento di quattro anni della concessione ad Aspi. Manca quindi solo il via libera del ministero; che non arriva probabilmente per la contrapposizione con Autostrade, nata dopo il crollo del viadotto Morandi.

La Gronda, ricorda Mondini «è interamente finanziata da privati. Chiediamo quindi l'apertura dei cantieri di un'infrastruttura che sarà utilissima per Genova ma anche per tutto il Nordovest e per il **traffico merci** che arriva dalla Francia e va verso il centro Italia.

Non sappiamo perché l'opera non parta. Se fosse un problema che riguarda la concessione di Aspi sarebbe un fatto politico ma estremamente rilevante. E un eventuale nuovo concessionario della rete autostrade dovrebbe comunque fare la Gronda, in continuità amministrativa. Se la situazione di stand-by è per le concessioni non si può comunque tenere in ostaggio un'infrastruttura di questa portata».

La Gronda, aggiunge Attanasio «è un'opera necessaria e indifferibile per l'economia dell'intero Nordovest italiano. Tutta la nostra rete infrastrutturale data tra gli anni '30 e i '70 con autostrade vecchie, tortuose, deteriorate e congestionate, dotate di poche corsie di emergenza e con gallerie senza aree di sosta. Non capisco come un'opera che atterrebbe anche alla sicurezza del **traffico** non sia presa nella giusta considerazione. In uno Stato di diritto non si può dire no a questa infrastruttura». Anche in Veneto l'attenzione sui temi infrastrutturali è altissima: «Bisogna puntare a investimenti che producano nuova economia per recuperare la competitività che l'Italia sta continuando a perdere, erodendo anche il vantaggio legato al made in Italy. Bisogna ricondurre le variabili di costo produttivo al di sotto dei benchmark dei nostri concorrenti», spiega il presidente di Confindustria Veneto, Matteo Zoppas. «Dobbiamo ridurre i costi dei trasporti, arrivare più velocemente sui mercati e non essere tagliati fuori dai collegamenti internazionali. La Tav va quindi sbloccata senza ulteriori indugi. Poi vanno messi in campo provvedimenti che favoriscano la formazione professionale e la ricerca&sviluppo; occorre semplificare e unificare le procedure amministrative e soprattutto serve la certezza normativa, che rende sicuri gli investimenti».

Un ragionamento che non può limitarsi al puro calcolo ragionieristico, insiste Giorgio Adami, vicepresidente di Confindustria Verona: «Con il **traffico** dell'Italia degli anni '60 magari non si sarebbero fatte neanche le autostrade: ma questo genere di ragionamenti richiede visione, strategia, ben oltre il puro conteggio di costi e benefici immediati».



Verona è in una posizione strategica, al centro delle direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest, «ma va messa in condizioni di competere. Non c'è solo la Tav, che a ben vedere è il puro raddoppio della linea ferroviaria esistente e totalmente inadeguata, ma ci sono tutte le possibili connessioni che la rendono come un'arteria per la circolazione umana. Eppure, quando se ne parla, ci sono schieramenti contrapposti come se si trattasse del tifo per una squadra di calcio, senza nemmeno conoscere nel merito la questione. E la questione è che non si può pensare di mettere le proprie merci su un treno per la Francia se ne passa uno al giorno, se mancano velocità e volumi. E intanto le autostrade sono intasate di traffico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.