



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 25 gennaio 2019**

Prime Pagine

25/01/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 25/01/2019	7
25/01/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 25/01/2019	8
25/01/2019	Il Foglio Prima pagina del 25/01/2019	9
25/01/2019	Il Giornale Prima pagina del 25/01/2019	10
25/01/2019	Il Giorno Prima pagina del 25/01/2019	11
25/01/2019	Il Manifesto Prima pagina del 25/01/2019	12
25/01/2019	Il Mattino Prima pagina del 25/01/2019	13
25/01/2019	Il Messaggero Prima pagina del 25/01/2019	14
25/01/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 25/01/2019	15
25/01/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 25/01/2019	16
25/01/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 25/01/2019	17
25/01/2019	Il Tempo Prima pagina del 25/01/2019	18
25/01/2019	Italia Oggi Prima pagina del 25/01/2019	19
25/01/2019	La Nazione Prima pagina del 25/01/2019	20
25/01/2019	La Repubblica Prima pagina del 25/01/2019	21
25/01/2019	La Stampa Prima pagina del 25/01/2019	22
25/01/2019	MF Prima pagina del 25/01/2019	23

Primo Piano

25/01/2019	MF Pagina 16 Scontro Italia-Ue sui porti	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	24
24/01/2019	Corriere Marittimo Il MIT in rotta di collisione con l'UE: I porti non si tassano e rimangono pubblici		25
24/01/2019	Ferpress Porti SpA: un'altra questione cruciale dei trasporti di cui si discute troppo poco		26
24/01/2019	Transportonline Tassazione dei porti: l'Italia prepara lo scontro con Bruxelles		27
24/01/2019	Ansa Rixi: natura pubblica dei porti resta, obiettivo snellire		28
24/01/2019	Informazioni Marittime Rixi, "La natura pubblica dei porti non è in discussione"		29

24/01/2019	Messaggero Marittimo	Luciani: Rixi e Toninelli rischiano di distruggere la portualità Italiana	Massimo Belli	30
24/01/2019	Informazioni Marittime	Conferenza nazionale AdSP discute semplificazione normativa e ruolo dei sindaci		32
25/01/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 11 IL PORTO E LA SFIDA AD ORIENTE	ALDO LAMPANI	33

Dai Porti

24/01/2019	Ancona Today	Viabilità portuale, per Confartigianato ritardi inaccettabili		35
24/01/2019	Ansa	Porti: a Ancona esperienze a confronto su impatto ambientale		36
25/01/2019	Corriere Adriatico	Pagina 7 Che aria tira? La verità in 30 centraline		37
24/01/2019	Corriere Marittimo	Toninelli incontra Corsini e Nogarini, su gara bacini e questioni porto di Livorno		38
24/01/2019	Corriere Marittimo	Convenzione Sardegna, Assarmatori: "Si" un nuovo quadro, ma con il rispetto delle leggi		39
24/01/2019	Corriere Marittimo	Livorno, porti commerciali e lotta all'inquinamento acustico, progetto Mon Acumen		40
24/01/2019	Corriere Marittimo	Civitavecchia, calano del 20% i tributi su ancoraggio, tassa portuale e sovrattassa		41
24/01/2019	Ferpress	Venezia: accordo tra Centro Maree del Comune e AP per gestione congiunta dati meteo marini		42
24/01/2019	Ferpress	Lotta all'inquinamento acustico urbanomarittimo, via al progetto Mon Acumen. Capofila Livorno		43
24/01/2019	Ferpress	Ad Ancona il seminario nazionale Arpa Verso una gestione sostenibile delle attività portuali		44
24/01/2019	Ferpress	AdSP Port Mobility: da lunedì Tavolo tecnico sui servizi di mobilità		45
25/01/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 27 Gioia Tauro, portuali pronti a incrociare di nuovo le braccia		46
25/01/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 35 Un tavolo tecnico per Port Mobility		47
24/01/2019	Il Nautilus	Porto di Savona: per Rixi 400 posti di lavoro con la piattaforma Maersk		48
25/01/2019	Il Piccolo	Pagina 23 Ore 8, arrivano doganieri e Tir A Bagnoli nasce il Punto franco		49
25/01/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 8 A Gioia Tauro è di nuovo sciopero		51
25/01/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 42 Ecco i nuovi «cacciatori» dello smog		52
25/01/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 41 L'incognita della condanna sui fanghi «C'è irrequietezza negli operatori del porto»		53
25/01/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 29 Porto, avanti con la sostituzione delle catenarie per gli ormeggi		54
24/01/2019	inforMARE	Il Comitato di gestione dell'AdSP del Tirreno Settentrionale ha approvato il nuovo Piano Organico Porti		55
24/01/2019	Informatore Navale	Si è riunito oggi pomeriggio il Comitato di Gestione della Port Authority. Approvato il nuovo Piano Organico Porti		56
24/01/2019	Informatore Navale	Livorno: Riunito oggi pomeriggio il Comitato di Gestione della Port Authority. Approvato il nuovo Piano Organico Porti		58
24/01/2019	Informatore Navale	Enrico Luciani della Compagnia Portuale Civitavecchia in merito alla querelle sulla comunicazione della Commissione UE		60

24/01/2019	Informazioni Marittime	Venezia, accordo tra Centro Maree e Autorità portuale		62
25/01/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 40 Ecco i sensori per il controllo dei rumori		63
25/01/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 40 Il Comitato sblocca il trasloco del depuratore		64
25/01/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 40 Toninelli verrà presto a Livorno Nogarini: «Semplificare le norme»		65
24/01/2019	Messaggero Marittimo	Mon Acumen: il progetto per il controllo acustico nei porti	<i>Giulia Sarti</i>	66
24/01/2019	Messaggero Marittimo	Messina: Il rispetto della legge non si può discutere	<i>Redazione</i>	67
24/01/2019	Messaggero Marittimo	Seminario sulla gestione sostenibile del porto dorico	<i>Giulia Sarti</i>	68
24/01/2019	Primo Magazine	Tasse portuali giù del 20% a Civitavecchia	<i>maurizio de cesare</i>	69
24/01/2019	Primo Magazine	Sensori di monitoraggio dei rumori in porto	<i>maurizio de cesare</i>	70
25/01/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 13 Rassicurazioni per gli ex Tct	<i>ALESSIO PIGNATELLI</i>	71
24/01/2019	The Medi Telegraph	Gioia Tauro, sciopero nel terminal	<i>di Giorgio Carozzi</i>	72

Altre notizie dai porti italiani

25/01/2019	Corriere del Veneto	Pagina 10 Tassa di sbarco, veneti e auto non pagano Il dossier all' Unesco: «Città viva e vitale»	<i>A. Zo. - F. B.</i>	73
25/01/2019	Corriere di Romagna	Pagina 44 «Eiettori, buoni risultati da valutare per tutto il canale»	<i>THOMAS DELBIANCO</i>	75
25/01/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 8 Confindustria: «Dopo la sentenza preoccupati per i lavori al porto»		76
25/01/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 33 Porto dei Nebrodi Un' opera che avanza		77
25/01/2019	Giornale di Sicilia	Pagina 3 La «Sea Watch» al largo di Siracusa		78
25/01/2019	Il Gazzettino	Pagina 31 La ricetta di Marinese: Zona economica speciale		80
25/01/2019	Il Gazzettino	Pagina 31 Tra porto e aree produttive, la sfida è a Porto Marghera		81
25/01/2019	Il Gazzettino	Pagina 33 Le garanzie del Comune all' Unesco dalle navi alla difesa della residenza	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	82
25/01/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 1 Sul porto si deve andare oltre	<i>PINO DEMASI</i>	83
25/01/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 8 Sul porto bisogna andare oltre		84
25/01/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 37 CROCIERE, IL 2018 NERO		85
25/01/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 55 L' anno nero delle crociere è stato il 2018		86
25/01/2019	Il Secolo XIX	Pagina 11 Dopo la neve, il vento: il porto chiude Autostrada ko sotto l' assedio dei Tir		87
25/01/2019	Il Secolo XIX	Pagina 11 Emergenze: manca un piano per evitare il blocco in porto		88
25/01/2019	Il Secolo XIX	Pagina 17 Banchine chiuse per vento è scontro tra camionisti e lavoratori del porto		89

25/01/2019	Il Tirreno Pagina 20	Collisione ad Olbia tra Grimaldi e Tirrenia Sforato il disastro	91
25/01/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 33	Porto, arriva il bando per la rete fognaria	92
25/01/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 33	Scommettere sulla retroportualità per potenziare lo scalo commerciale	93
25/01/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 45	Violenta folata di grecale Nave perde gli ormeggi Paura al terminal Lorenzini	94
25/01/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 26	Scavo del Canale dei Petroli i margini saranno in legno	95
25/01/2019	La Sicilia (ed. Messina) Pagina 25	«Molo di Naxos, avvio dei lavori prima della fine del mandato»	96
25/01/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 22	Sistemi di raccolta delle acque nel porto: aperto il bando di gara	97
25/01/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 11	Il mercantile non è sicuro Scatta il blocco nel porto	98

Focus

24/01/2019	Corriere Marittimo	Infrastrutture italiane, fragilità e sviluppo -Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry	99
24/01/2019	Ferpress	Assaeroporti: traffico aereo cresce a tassi sostenuti. 185,7 mln di passeggeri nel 2018	100
24/01/2019	Messaggero Marittimo	Dati Istat sul commercio estero extra Ue	102

Giulia Sarti

Notizie di Shipping e Logistica

24/01/2019	Ansa	Crociere: nel 2019 debuttano 24 navi, è record	103
24/01/2019	Askaneews	Sophia, Germania: via navi finché Italia ci tiene senza fare nulla	104
25/01/2019	Corriere del Veneto Pagina 10	Udienza Gpl, l' Avvocatura si «ritira» E i ministri 5s promettono un intervento	105
24/01/2019	Ferpress	Gothenburg: diffusi i dati del traffico merci del porto per il 2018. +17% di container	106
25/01/2019	Il Fatto Quotidiano Pagina 2	"Processate Salvini. Chiuse i porti per scelta politica"	107
25/01/2019	Il Gazzettino Pagina 16	Cantieri Vittoria: debutto nel civile	109
25/01/2019	Il Gazzettino Pagina 34	Cantiere Casaril, nessuna garanzia	110
25/01/2019	Il Gazzettino Pagina 43	Terminal d' altura, i dubbi del Comune «A rischio la bandiera blu a Sottomarina»	111
25/01/2019	Il Manifesto Pagina 5	Sea Watch nella tempesta, ma «i porti restano chiusi»	112
25/01/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 17	Incidente nel Mar d' Azov, la Ue discuterà nuove sanzioni	114
24/01/2019	inforMARE	Il porto di Long Beach ha stabilito il proprio nuovo record storico annuale di traffico dei container	115
24/01/2019	inforMARE	La cinese COSCO Shipping Ports sbarca in Sud America acquisendo il 60% del nuovo porto peruviano di Chancay	116
24/01/2019	inforMARE	Il governo britannico ha presentato una strategia per garantire al Regno Unito di rimanere leader in campo marittimo	117
24/01/2019	Informazioni Marittime	Milano, il 31 gennaio c'è lo Shipping, Forwarding & Logistics	118

25/01/2019	La Sicilia Pagina 15		119
<hr/>			
24/01/2019	Lloyd's List	<i>Richard Meade</i>	120
<hr/>			
24/01/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	121
<hr/>			
25/01/2019	MF Pagina 16		122
<hr/>			
24/01/2019	Primo Magazine	<i>maurizio de cesare</i>	123
<hr/>			
24/01/2019	The Medi Telegraph	<i>di Giorgio Carozzi</i>	124
<hr/>			
24/01/2019	The Medi Telegraph	<i>di Giorgio Carozzi</i>	125
<hr/>			
24/01/2019	Transportonline		126
<hr/>			

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



Egitto
Via le case abusive vicine delle Piramidi
di Francesco Battistini
a pagina 17



Domani su iODonna
Laetitia Casta: «L'idea dell'amore è solo fantasia»
nel settimanale in edicola



Il patto tra i Paesi

L'ERRORE DI BERLINO E PARIGI

di Ernesto Galli della Loggia

Il trattato «sull'integrazione e la cooperazione franco-tedesca» firmato martedì da Macron e da Merkel in quella che per noi italiani è Aquisgrana (per i francesi invece è Aix-la-Chapelle e per i tedeschi Aachen) è un duro colpo per la costruzione europea. Né a sua giustificazione si può certo dire che esso sia e/o voglia essere una risposta all'uragano nazionalista ed antieuropeista che si sta abbattendo su tanti Paesi del continente. È difficile pensare che sia così, infatti, dal momento che esso, tra l'altro, fu annunciato dal presidente francese fin dal suo discorso alla Sorbona del 26 settembre 2017 — cioè quando l'uragano di cui sopra era ancora un vento non troppo minaccioso la cui traduzione in risultati elettorali in Italia, Svezia, Spagna, e nella stessa Germania, era ancora di là da venire.

In realtà il significato vero del trattato non sta nei suoi articoli, che non sono davvero gran cosa. Sta nel trattato puro e semplice, nel fatto che i suoi contraenti abbiano deciso di stringerlo, e di farlo ora. Di fronte all'affollarsi di critiche all'interno dell'Unione Europea e dei conseguenti propositi di riforma della stessa, il trattato significa la riaffermazione da parte di Francia e Germania non del proprio impegno europeista, ma della propria volontà di mantenere sulla Ue l'egemonia di fatto che entrambe da molto tempo vi esercitano (più esattamente: che vi esercita la Germania, camuffandola dietro la collaborazione della Francia che vi si presta in qualità di interessata vassalla).

continua a pagina 28

GIANNELLI



Caso Diciotti il tribunale dei ministri chiede il giudizio. Scontro nella maggioranza su Tav e Xylella

Salvini: mi farei processare

E Conte accusa la Ue: «Non sottoscriviamo decisioni prese dagli altri»

Il tribunale dei ministri di Catania ha chiesto l'autorizzazione a procedere contro Matteo Salvini per il reato di sequestro di persona per il caso della nave Diciotti. Il vicepremier sembra tentato di andare fino in fondo: «Potrei farmi processare». E sulle diversità di vedute in Europa con Francia e Germania, Conte dice: «I nostri alleati non possono pensare che sottoscriviamo decisioni prese da altri».

di Massimo Franco

L'INTERVISTA AL PREMIER «Seggio Onu? Doveva spettare all'Europa»

di Massimo Franco

«Forse bisogna cominciare a parlare con più franchezza: tutti. E direi che ormai l'Europa è un po' nuda. La vuota retorica europeista non basta più». Giuseppe Conte è reduce dal vertice di Davos, in Svizzera.

continua a pagina 5

Venezuela: Russia e Cina con Maduro Ma Trump tratta l'uscita del dittatore

LA CRESCITA PIÙ LENTA Draghi: i rischi sono aumentati

di Danilo Taino

La Bce e il governatore Mario Draghi hanno fiducia che l'eurozona non entri in recessione, ma confermano il rallentamento dell'economia. Per quanto?

a pagina 6

Un Paese allo stremo. Spaccato. Sull'orlo di una guerra civile. Con due presidenti: Maduro e l'autoproclamato Guaidó. Il Venezuela e il suo petrolio. L'America di Trump si è schierata con Guaidó e ha offerto una via d'uscita a Maduro. Ma Russia e Cina hanno preso le parti del dittatore rendendo più difficile il cammino verso una soluzione rapida della crisi del Paese sudamericano. E l'esercito si è schierato con Maduro.

SUDAMERICA E NOSTALGIE

Il mito dei rivoluzionari che abbaglia anche la Cgil

di Pierluigi Battista

La Cgil che difende i lavoratori dovrebbe pur difendere i lavoratori venezuelani ridotti alla fame dal collasso economico voluto con la loro politica folle ed estremista prima da Chávez o poi da Maduro.

continua a pagina 13

La storia Il bimbo malato per il quale si era mobilitata l'Italia



Il piccolo Alessandro, 20 mesi, tra la mamma Cristiana e il padre Paolo Montresor che gli ha donato il midollo osseo

Alex, trapianto riuscito Il papà: farà il medico

di Titti Beneduce

Riuscito al Bambino Gesù di Roma il trapianto su Alex, il bambino di 20 mesi affetto da una rara malattia genetica. A donare il midollo il padre Paolo Montresor: «Alex farà il medico — dice — è come avere scalato l'Everest». Grazie all'«effetto Alex» 23 mila nuovi donatori.

a pagina 23

LA RICERCA DI OXFORD

Alla nascita siamo uguali (basta falsità)

di Anna Meldolesi

Lo sviluppo fisico e cognitivo segue un andamento condiviso e universale. Quindi neonati diversi tra loro cresceranno forti e intelligenti allo stesso modo. Non importa chi di loro vive in India, Kenya o Brasile, Inghilterra o Italia. Lo dimostrano i dati raccolti nell'arco di 7 anni dal progetto Intergrowth-21st in 5 Paesi e coordinati dall'Università di Oxford.

a pagina 25

IL MONITO DI MATTARELLA

«La Shoah è come un virus: può risvegliarsi»

di Dino Martirano

Durante la cerimonia per la Giornata della Memoria il presidente Mattarella ha puntato il dito contro chi utilizza «screditati falsi documenti basati su ridicole teorie». Chiaro, è parso, il riferimento al caso Lannutti, mai citato.

a pagina 9

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

C'è una tenera storia di narcisismo che vorrei sottoporre alla vostra attenzione. Quella di un uomo di ottant'anni che sta raccogliendo firme per intitolare una strada a sé stesso. Lui si chiama Edoardo Teruzzi e vive a Concorezzo, provincia di Monza, dove possiede una scuola guida. Al termine di una fulgida carriera politica, che lo ha visto indossare le cariche di consigliere comunale, assessore e vicesindaco, nel giugno scorso ha raggiunto l'apoteosi con la nomina a cavaliere della Repubblica. Ma le glorie immensesi si portano sempre dietro una scia d'ansia, e la sua riguarda il timore di finire nell'ufficio dei ricordi smarriti. Non è solo megalomania, altrimenti il cavalier Teruzzi allestirebbe dirette quotidiane su Facebook mentre mangia pasta al ragù. Sem-

Via Me

mai è il bisogno insopprimibile di sapere che un giorno le coppiette di Concorezzo si baceranno sulla panchina di via Edoardo Teruzzi, o che le persone e i piccioni si daranno appuntamento in piazza Edoardo Teruzzi, sotto e sopra il monumento equestre a lui dedicato.

Per finire negli stradari non basta essere degni. Bisogna essere morti. Ma l'uomo che vuole venire ricordato dagli altri uomini lo conosce talmente bene da non fidarsi della loro memoria e tantomeno della loro riconoscenza. Perciò preferisce portarsi avanti con le firme finché è vivo. Anche perché, sostiene, «avendo lavorato a lungo in Comune, conosco i tempi della burocrazia» e già solo per questa battuta meriterebbe almeno un controvialetto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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 bambino di 12 anni. Autocorrezione del 15/04/2018.

E DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!
SUSTENIUM PLUS
PROVALI IN ACQUA CALDA
ENERGIA
1 GHIACCIAIO
*Fonte dati IMS - Istituti e società integrative farmaci, senza permesso autorizzativo 2018. Gli integratori alimentari non sono farmaci e non sostituiscono di una dieta varia, equilibrata e di una vita di stile sano.

9 771120 498008





Inchiesta su sentenze comprate al Consiglio di Stato: indagato anche Filippo Paradiso. Lavorava con i sottosegretari di Prodi e Berlusconi, oggi per Salvini



CAPSULE GOURMET **ristora**

Venerdì 25 gennaio 2019 - Anno 11 - n° 24
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 fondatori"
Spedizione abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

AMBIENTE La Corte dei diritti dell'uomo non perdona l'Italia

Strasburgo condanna i 5 governi salva-Ilva

Sanzionata la gestione politica del caso Taranto: i vari decreti d'urgenza di B. Monti, Letta, Renzi e Gentiloni hanno sempre rinviato il rispetto dei vincoli ambientali. Ora il governo deve adeguarsi



IL MINISTRO COSTA
"L'immunità ai vertici Mittal dovrà finire"

CASULA A PAG. 5

DELLA SALA A PAG. 4

CENTRI PER L'IMPIEGO La vigilia del reddito di cittadinanza

"In 12 anni mai avuto una offerta di lavoro"

Da Roma a Bari a Reggio Calabria: gli uffici pubblici che gestiranno il nuovo sussidio non sono ancora pronti. C'è il problema di dove mettere i "navigator" in arrivo. E le aziende chiedono soltanto precari



VERTICE CONSOB
Incarichi legali, la commissaria sotto accusa

MELETTI A PAG. 6

Comunisti col Rolex

MARCO TRAVIGLIO

Essendo poco pratici del ramo, prendiamo ogni giorno diligenti appunti su caratteristiche e requisiti della sinistra italiana in piena riscossa contro il governo destrorso che stanziava 7 miliardi per i poveri e 3 miliardi per i pensionati. Una sinistra che, secondo Romano Prodi, sarebbe "senza idee e senza leader". Invece ne ha fin troppi, da vendere.

La sinistra è il compagno Luigi Marattin, capogruppo del Pd in commissione Bilancio della Camera, che difende la Francia dalle "bufale" e dalle "cialtronaie" dei terribili sovranisti sul franco coloniale Cfa che contribuisce col cambio fisso, i ricatti commerciali e le truppe di occupazione al rigoglioso benessere di ben 14 Paesi africani.

La sinistra è il compagno Pd tutto che chiama "alleata" e "famica" la Francia del compagno Macron che protegge decine di nostri assassini latitanti; chiude i porti e le frontiere ai migranti; incrimina chi assiste donne straniere incinte; deporta migliaia di rifugiati oltre i nostri confini violando la sovranità italiana a Bardonecchia e Clavie-re.

La sinistra sono Cgil, Cisl e Uil che annunciano la mobilitazione generale contro la manovra del governo che destina 10 miliardi per la povera gente.

La sinistra è il compagno Matteo Renzi che, a bordo di un motoscafo proletario a Venezia, deride i 5 milioni di poveri in attesa del reddito di cittadinanza ("assistenzialismo", "baciama-no istituzionalizzato", "sussidio a chi vuole starsene sul divano"), in perfetta sintonia col compagno François Hollande che - come rivelò la sua ex fidanzata Valerie Trierweiler - chiamava simpaticamente i poveri "gli sdentati".

La sinistra è la compagna Maria Elena Boschi che, reduce dal Capodanno a Marrakech e dalla cena con Salvini da 6 mila euro a tavolo, scambia lo Stato sociale per il gruppo musicale arrivato secondo a Sanremo e se la ride alle spalle dei poveri che aspettano il reddito ("Una vita in vacanza", ahah).

La sinistra è il compagno Sandro Gozi del Pd che lancia l'idea di un bel referendum per abrogare il reddito di cittadinanza ("È l'occasione per una grande mobilitazione civica. Sono disposto a metterci subito la faccia contro questo obbrobrio"), subito raccolta dai compagni Vittorio Feltri, Pietro Senaldi, Giorgia Meloni e Mara Carfagna.

La sinistra è il compagno Paolo Gentiloni che, perse le elezioni, da premier dimissionario in carica per gli affari correnti, pensò bene di piazzare un decreto che depenalizza l'appropriazione indebita in mancanza di querela.

SEGUE A PAGINA 24

NAVE DICHIOTTI Il Tribunale dei ministri (contro i pm) vuole giudicarlo per sequestro

Salvini ottiene il suo processo E sfida i giudici su Sea Watch

Mannelli



ma non c'è un modo per dimettersi dal ruolo di popolo..?

In Parlamento la richiesta di autorizzazione a procedere. Imbarazzo 5Stelle: voteranno pro o contro l'alleato? Lui gongola. E sui 47 salvati, ancora in mare: "Decide il governo, non le Ong"

CAIA, MASSARI, OSSINO, PROIETTI A PAG. 2-3

GALLI DELLA LOGGIA
"Oggi élite sociale ed élite politica non coincidono"

TRUZZI A PAG. 14

ORA L'INCOERENZA È UN'ARTE: GRILLO VERSIONE OXFORD

DANIELA RANIERI A PAG. 13

VENEZUELA La guerra dei due presidenti

Lega-Pd-FI-FdI col golpista Guaidó. Il M5S con Maduro



Caracas In piazza contro il governo di Maduro Anso

CANNAVÒ E GAZZOLI A PAG. 16-17

IL SOLITO TIC DEGLI IMPERIALISTI

MASSIMO FINI A PAG. 17

TABACCI E FERRANDELLI
+Europa, boom di tessere Gli ex Dc tentano il colpo

PALOMBI A PAG. 9



Che c'è di **BELLO**

"La favorita", il libro di Rachel Cusk, la mostra di Mannelli

DA PAG. 20 A PAG. 23

TORINO La rivolta degli studenti contro Burger King dentro l'università

La rivoluzione non è un fast food di gala

ANDREA GIAMBARTOLOMEI

Studenti di destra e di sinistra uniti contro un unico obiettivo: il fast food nel complesso "Aldo Moro" che ospiterà la facoltà di lingue dell'Università di Torino accanto a Palazzo Nuovo, storica sede delle facoltà umanistiche. È la battaglia che riunisce una parte di universitari e di quattro docenti su

duemila dell'ateneo e del vicino liceo Gioberti, una battaglia che a molti ricorda quelle del contadino nobile José Bové contro i McDonald's in Francia alla fine degli anni Novanta, ad altri - si parva licet - addirittura quelle di Carlin Petri e Arcigola (esperienza da cui nascerà "Slow food")



contro le catene americane e il cibo spazzatura negli anni Ottanta. Ieri all'ora di pranzo un gruppo di studenti del gruppo "Noi restiamo" ha organizzato un "flash mob" davanti al Burger King al grido di "Fuori i privati dall'università".

A PAGINA 15

La cattiveria

Venezuela, Trump è pronto a riconoscere Guaidó. Lo inchioda l'analisi del Dna

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

SPOT EDITORIALI

Come riuscire a vendere libri: tutti i segreti

MOLICA FRANCO A PAG. 19



ANNO XXIV NUMERO 21

Edizione e Amministrazione Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 02 58989.1

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - 20.353/9000 Conv. L. 48/2004 Art. 1, c.1, D.L. 10/2004

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDI 25 GENNAIO 2019 - € 1,80

L'importanza della separazione dei poteri. Storia del magnifico cortocircuito di governo innescato dalla richiesta a procedere contro Salvini

È che un'indagine, un cortocircuito perfetto. Ieri pomeriggio, il tribunale dei ministri di Catania, contraddicendo una richiesta di archiviazione per lo stesso caso fatta...

norme di attuazione nazionali, bloccava la procedura di sbarco dei migranti, così determinando consensualmente l'illegittimità privazione della libertà personale di questi ultimi...

un'indagine. Solo nel 2015, la Lega e il M5s, quando il Senato salvò dall'arresto un ex senatore di Ncd, Antonio Azollini...

realismo ad ammettere: (a) che il mestiere del politico non è un mestiere come gli altri, (b) che la separazione dei poteri è un principio sacrosanto...

I numeri riscattati al Senato

La paura dell'incidente spinge Lega e M5s ad ammicciare alla Meloni

"È stato convinto che Fill potrebbe entrare nel governo", dice Sibilla. L'idea leghista di Crosetto al Mit

Il potere come unico collante

Roma. Attorniato dai suoi collaboratori, con in mano una ventiquattresimo di croce lucida e professionalissima, Camillo D'Amico...



GIORGIO MELONI

L'infamia madurista: l'unica risposta da dare siamo noi, i liberali

Il madurismo è lo stampino delle deformazioni populiste. Per la rinascita serve tifare per la libertà, non per nuove idee

Maduristi o libertisti, questo è il problema. Il madurismo non è solo un'infamia contro la nazione venezuelana...

di GIULIANO FERRARA

Non è in quel pozzo nero, a porti chiusi e a deportazioni avviate e a sussidio schiavistico di pigranza in via di elargizione...

Non è in quel pozzo nero, a porti chiusi e a deportazioni avviate e a sussidio schiavistico di pigranza in via di elargizione...

Non è in quel pozzo nero, a porti chiusi e a deportazioni avviate e a sussidio schiavistico di pigranza in via di elargizione...

Dagli. Le prescrizioni anti-debito e pro riforme del mercato del lavoro, con la legge Fornero...

Dagli. Le prescrizioni anti-debito e pro riforme del mercato del lavoro, con la legge Fornero...

Allarmisti No Vax

Tre scienziati smontano pezzo per pezzo la campagna Corvelva contro i vaccini basata su "analisi" inadeguate

Ieri pomeriggio, presso la Camera dei Deputati, si è tenuta una conferenza stampa organizzata dalla parlamentare Sara Cunial...

Dal punto di vista scientifico, nulla di nuovo: si tratta di dati il cui significato è volutamente sovrinterpreato, basati su metodi di analisi assolutamente inadeguati...

Per l'occasione, la presenza in un certo numero di numeri contaminanti, come anche su queste pagine hanno scritto diverse personalità scientifiche esperte della tecnica...

Ieri pomeriggio, mentre si teneva la conferenza stampa, abbiamo pubblicato l'elenco dei risultati dei cosiddetti dati genomici...

Traslando le questioni inerenti alla scarsissima qualità del lavoro presentato da Corvelva ancora ieri alla Camera, stiamo alcuni altri punti che ci interessano...

Innanzitutto, non ci si improvvisa ricercatori: debbono metodi, laboratori e operatori, ossia si tratta di qualità di un vaccino...

Però la tecnica la può imparare chiunque, e rendere pan per focaccia potrebbe diventare uno sbalzo. Chissà. Ad esempio il nostro bravo presidente Mattarella...

Il ministro della Giustizia dei porti Matteo Salvini si presenta al Colle più alto, e ad attenderlo al portone c'è un marmocchio di corazziere scuro che ha la peltore nera...

Andrea's Version

Se la politica non soccorre, l'opposizione ha le occchie e la candela a spenta in fondo al tunnel, a qualcosa bisogna pur aggrapparsi...

La Giornata

In Italia

"AUSPIO UN PERCORSO DEMOCRATICO PER LA VENEZUELA" ha scritto il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte...

Intesa tra Lega e M5s sulle trivelle, tema inserito nel cd di Semplificazioni in esame al Senato...

Strasburgo condanna l'Italia per i diritti violati nelle indagini su Amanda Knox. Non le sarebbe stato concesso "il beneficio di un'indagine in grado di far luce sui fatti e le possibili responsabilità"

Borsa di Milano. Fse3Mid +0,85 per cento. Differenziale Fse3-Btp a 240 punti. L'euro chiude stabile a 1,13 sul dollaro.

Nel Mondo

MICHAEL COHEN È STATO CITTATO IN GIUDIZIO DAL SENATO per il mese prossimo. La commissione Intelligence intende convincere l'ex avvocato di Donald Trump a testimoniare sulle interferenze della Russia nella campagna elettorale...

È stato arrestato Alex Salmond. L'ex premier scozzese, accusato di molestie sessuali e di omicidio, è stato arrestato in un'attualità del governo ha gestito male l'inchiesta.

Yanukovich è stato condannato per alto tradimento a tre anni di carcere in Ucraina. L'ex presidente ucraino si è rifugiato in Russia dal 2014.

Il no deal è stato bocciato al referendum sulla Brexit, ha detto il cancelliere dello Scacchiere Philip Hammond a Davos.

La sechezza delle idee

Uo forse varrà davvero uno, e tutto è uguale e basta buttare la comunicazione in cascina populista per averla vinta. Pare.

Però la tecnica la può imparare chiunque, e rendere pan per focaccia potrebbe diventare uno sbalzo. Chissà. Ad esempio il nostro bravo presidente Mattarella...

Il ministro della Giustizia dei porti Matteo Salvini si presenta al Colle più alto, e ad attenderlo al portone c'è un marmocchio di corazziere scuro che ha la peltore nera. E' tutta l'Italia che ride, e forse capisce pure un po' meglio la questione. I Cinque stelle, si sa, fanno ridere da soli, ma il loro comunicazione social perde pezzi su pezzi, diventando una barzelletta...

Gran saggio di Paul Berman sulla rinascita di un'Italia onesta, domani in edicola con Il Foglio

Tutti indicono concorsi per "nuove idee" capaci di ripianare la sinistra e le élite tradite dalla storia che ha voluto loro le spalle...

Con il suo cura il ridimensionamento popolare della democrazia rappresentativa. Con più democrazia liberale. Come si respinge la curvatura di sudditanza...

scambi, al libero commercio, e a tutte quelle dimensioni dell'esistenza economica effettiva che hanno portato nel mondo al contrario del madurismo...

La non posizione del governo su Maduro spiegata da un grillino

Conte balbetta, Salvini sostiene Guaidò e un deputato del M5s spiega perché l'Italia tarda a schierarsi

Roma. Anche gli Stati Uniti hanno riconosciuto Juan Guaidò presidente della Venezuela. Il mondo si schiera. Erdogan e Putin con Nicolás Maduro. La Francia con l'opposizione.

di SALVATORE MERO

La non posizione. L'Italia è sospesa. Capire la posizione del nostro paese richiede l'intervento degli auspici. Conte non dice praticamente nulla. Salvini condanna Maduro. Cercare al telefono un sottosegretario agli Esteri significa farsquillare il cellulare a vuoto per ore.

Non dico ci sia un complotto americano, ma... Non doveva essere grande? "Si sta ponendo grande enfasi sui diritti umani per i paesi, come ha fatto per anni il governo"...

Il pericolo stallo

Ma Trump ce l'ha questo "piano imperialista" per appoggiare l'opposizione in Venezuela?

New York. Il presidente americano Donald Trump appoggia il tentativo da parte dell'opposizione venezuelana di eliminare il regime charvato di Nicolás Maduro - che ha portato il Venezuela alla fame - e si tratta di un grande azzardo perché nessuno sa cosa succederà nei prossimi giorni.

Per ottenere cosa? "È improbabile che in Venezuela vengano installati missili a medio raggio".

"Di Putin. La tempestività è sospetta". "Bisogna capire la geopolitica"...

"Certo". "Maduro è un dittatore sanguinario". "Arresta i dissidenti politici. Tortura. Ci sono morti ammazzati".

"Chiamala difficoltà". "Quello che succede in Venezuela è affar dei venezuelani".

"È il governo italiano deve riconoscere l'elezione di Maduro?". "È stato democraticamente eletto".

"E il Vaticano che fa?". "L'incosuetudine difficoltà della diplomazia vaticana nel capire gli sviluppi della crisi di Caracas".

E il Vaticano che fa?

Roma. Mentre Nicolás Maduro, in camicia vistosa, grida al golpe imperialista, la Conferenza episcopale venezuelana pubblica sul proprio profilo Twitter le foto dei vescovi che si univano alle folle che in tutto il paese manifestavano per l'indipendenza del Parlamento e contro il candidato delinquo di Hugo Chávez.

Milano. L'autoproclamazione di Juan Guaidò a presidente del Venezuela ha generato entusiasmi degli Donald Trump e Jair Bolsonaro, contrarietà (Vladimir Putin e Recep Tayyip Erdogan, e di enormi imbarazzi. La più imbarazzata di tutti, come stupirsi, è l'Unione europea, che ha chiesto elezioni anticipate e ha dato il suo sostegno all'Assemblea nazionale venezuelana...

Dalla parte sbagliata

L'Ue non riesce a trovare una voce risoluta contro il regime, e tra i paesi latini il Venezuela genera imbarazzi

Milano. L'autoproclamazione di Juan Guaidò a presidente del Venezuela ha generato entusiasmi degli Donald Trump e Jair Bolsonaro, contrarietà (Vladimir Putin e Recep Tayyip Erdogan, e di enormi imbarazzi. La più imbarazzata di tutti, come stupirsi, è l'Unione europea, che ha chiesto elezioni anticipate e ha dato il suo sostegno all'Assemblea nazionale venezuelana...



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
VENERDI 25 GENNAIO 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 21 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4971 P. 0446 - tel. 02.47601



Domani in edicola il quattordicesimo volume della «Storia militare d'Italia»

SOTTO ATTACCO

VOGLIONO FAR FUORI SALVINI

Rischia 15 anni di galera per sequestro dei migranti sulla Diciotti
I grillini provano a sabotargli la legittima difesa. Scontro sulla Tav

Conte ammette: M5s terrorizzato dalla Lega

di Alessandro Sallusti

Li giudici lo vogliono processare, lui ringrazia per l'inaspettato regalo politico e si prepara al martirio in nome del suo popolo. Già, perché sono tanti gli italiani - non solo quelli leghisti - che nel nuovo scontro tra magistrati e Salvini non hanno alcun dubbio a schierarsi senza se e senza ma con il secondo, che a Ferragosto si oppose - per altro inutilmente - allo sbarco ad Agrigento dei 177 immigrati salvati in mare dalla nave Diciotti della Marina italiana. Mesi fa la procura aveva chiesto l'assoluzione del ministro ma ieri il tribunale di Catania ha deciso diversamente e ha chiesto al Senato (Salvini è senatore) l'autorizzazione a processarlo per abuso di potere e privazione della libertà personale. Detto più semplicemente, per sequestro di persona.

È evidente che la scelta di Salvini non fu criminale (tutti gli immigrati furono curati e assistiti a bordo) ma politica, tanto che per divergenze politiche sulla linea della fermezza con una parte dei grillini si rischiò una crisi di governo. Può allora un giudice - che detto per inciso è noto per aver disposto la scarcerazione di scafisti che a suo giudizio sarebbero non aguzzini ma vittime dei trafficanti - processare una scelta politica per quanto discutibile? Io penso che no, non potrebbe farlo pena ribaltare i ruoli dei tre poteri dello Stato (legislativo, esecutivo e giudiziario) e annullare le rispettive autonomie stabilite dalla Costituzione. Ora ci sarà da vedere come voteranno i senatori grillini. Negheranno l'autorizzazione, contraddicendo la storica linea giustizialista (è obbligo difendersi in tribunale e non in Parlamento) oppure coerentemente daranno il via libera ai giudici aprendo una crisi difficilmente reversibile? Lo vedremo, ma certo è che una buona parte dei grillini non vede l'ora di mettere all'angolo il più popolare e ormai scomodo, ingombrante e a volte imbarazzante alleato. Solo negli ultimi giorni gli hanno fatto ingoiare lo stop alle trivellazioni in mare, hanno promesso di bloccare la Tav e, con un gioco di magia, messo in pausa la legge sulla legittima difesa. Un attacco su più fronti che, scommetto, non farà che portare altra acqua al mulino di Salvini.

servizi da pagina 2 a pagina 9

AL «BAMBINO GESÙ» DI ROMA

Trapianto riuscito, il piccolo Alex può tornare a casa
Una storia a lieto fine

Andrea Cuomo

La favola di Alex, Alessandro Maria Montessor, va avanti. Il bambino nato da genitori italiani che vivono in Inghilterra è affetto da Linfocitocitosi emofagocitica (Hh), da qualche mese è stato trasferito da Londra al Bambino Gesù di Roma. L'intervento di trapianto di cellule del padre è riuscito. E il piccolo potrebbe tornare a casa.

a pagina 17

MIRACOLATO Alex è guarito grazie a una cura sperimentale



IL REPORTAGE

In viaggio nell'America paralizzata dallo shutdown

di Paolo Guzzanti

Atterro a Miami e l'aereo resta bloccato in pista per due ore insieme ad altri velivoli sperduti, perché il personale addetto alla sicurezza è dimezzato. E persino le spie sono in crisi perché gli informatori dell'Fbi sono in genere loschi individui a libro paga, come le fonti della Cia che formalmente non opera sul territorio patrio, ma i suoi funzionari fanno la spesa al supermercato. Niente informatori, niente informazioni, l'intelligence boicotta. I grandi media di sinistra, la Cnn e il New York Times, vanno a nozze con questa situazione critica perché è facile darle l'intera colpa a Donald Trump e alla sua fissazione per il muro di frontiera col Messico. Il criterio politico è elementare: tutto ciò che danneggia Trump va a vantaggio dei Democrats, esattamente come accadeva in Italia ai tempi di Berlusconi. Tutto nasce, come sappiamo, dalla richiesta di cinque miliardi di dollari per costruire (...)



segue a pagina 15
Rebecca a pagina 15

CAOS IN VENEZUELA, ROMA IN IMBARAZZO

Il governo tace sul dittatore comunista

I grillini non si schierano contro Maduro, ex eroe dei 5 stelle

LA VITTORIA DELLA KNOX

Italia condannata «Amanda torturata»

Stefano Zurlo

Delitto di Perugia: la Corte europea dei diritti dell'uomo ha condannato l'Italia al pagamento di 18.400 euro per il trattamento riservato ad Amanda Knox durante le indagini.

a pagina 16



Roberto Fabbri e Giuseppe Marino

La situazione in Venezuela si fa sempre più esplosiva, con il Paese diviso tra il presidente autoproclamato Juan Guaidó e il dittatore Nicolás Maduro, il quale sta facendo ricorso alla forza per riprendere il potere. Mentre gli Stati Uniti e le altre potenze mondiali sostengono l'iniziativa del leader democratico, il nostro governo fa scena muta sul piano internazionale. Solo Salvini si espone («Prima cade Maduro meglio è...»), mentre i grillini sono in difficoltà, avendo in passato appoggiato il presidente comunista dai metodi autoritari.

con Manzo alle pagine 6-7

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

Francesco Ponzi
ceo Ponzi SpA

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

ponzi group
ponzi.com
ponzi@ponzi.com
ponziinvestigazioni.com

800-013458

SORPRESA NEGLI ASCOLTI: IL PUGLIESE BATTE IL MOLLEGGIATO

In tv Al Bano è rock e Celentano è lento

di Paolo Giordano

Alban batte Adrian, 55 passi nel sole contro 50 sfumature di ombra. Manco a farlo apposta, sulla stessa spiaggia e sullo stesso mare (prima serata su Canale 5) sono andate in scena a stretto giro le due Italie: quella del popolo che non è per forza populista, ossia Al Bano, e quella intellettuale che sconfinava nel populismo perché, dai, Celentano pensa proprio di parlare a nome del popolo come ogni vero populista. Per dirla tutta, nel fuggace, quasi inatteso confronto, il contadino vignaiolo ha mandato fuori tempo (...)

segue a pagina 38

GLI AMORI GIOVANILI DA WOJTYLA A FRANCESCO

Immacolate ma tentatrici
Tutte le fidanzate dei Papi

Massimo M. Veronese

I segreti e gli amori giovanili dei Papi, quando non erano nemmeno sacerdoti. Da Wojtyła «rubacuori» tra la mora Ginka e la rossa Irka, a Pacelli innamorato di un'amica della sorella, fino a Bergoglio...

a pagina 18

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parolo di Roberto Carino

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

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



LE 10 DONNE SPIA CHE CHANNO FATTO LA STORIA

IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

VENERDI 25 gennaio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 21 | Anno 20 - Numero 24 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



ANNONE, INDAGINI CHIUSE: RISCHIANO IN 6

Sul ponte crollato è l'ora della verità

PANZERI ■ A pagina 17



IL DELITTO DI GORLAGO «Portami Stefania e mi avrai»

La proposta osé dell'amante killer

VERRI ■ A pagina 15

CAPSULE GOURMET

IL COMMENTO

di P.F. DE ROBERTIS

UNO SPOT GRATUITO

L LEADER leghista non poteva chiedere di meglio, e la sua prontezza nel mostrarsi in diretta Facebook nei panni del difensore dei confini italiani e della legalità internazionale ne evidenzia l'intima soddisfazione. Gratis, senza stavolta dover confrontarsi con la dura legge dei bilanci, Salvini potrà mettere nel mirino in un colpo solo tutte le élite attualmente più impopolari.

■ A pagina 4

IL COMMENTO

di VIVIANA PONCHIA

LA TENACIA DEI GENITORI

L E CELLULE del padre hanno perfettamente attecchito. Il percorso può dirsi concluso positivamente. Il sistema immunitario si sta ripopolando e non si registrano complicanze. Che effetto vi fanno le buone notizie? E tutti quegli avverbi girati al bello? Siete ancora in grado di reggere un lieto fine? E la gioia di un genitore tenace, che non ha mai smesso di considerare un privilegio e un onore salvare un essere umano?

■ A pagina 2

I magistrati: Salvini va processato

Migranti Nel mirino il no agli sbarchi. Il ministro: non mollo

COPPARI e FEMIANI ■ Alle pagine 4 e 5

LA STORIA

TRAPIANTO RIUSCITO: IL BIMBO DI 20 MESI SARÀ DIMESSO

Il piccolo Alex Montresor ha ricevuto il midollo del padre al Bambino Gesù di Roma

IL MIRACOLO DI ALEX

PASSERI e DEL NINNO ■ Alle pagine 2 e 3

CAOS VENEZUELA



Cina, Russia e Turchia: «Resti Maduro»

PIOLI e DE CARLO ■ A pagina 10

SIMPATIE E GAFFE

Cgil e 5 Stelle, il cuore batte per il caudillo

COLOMBO ■ A pagina 11

RICORDO DELLA SHOAH

Mattarella: «Mai più teorie complottiste»

PERFETTI ■ A pagina 29

Tav e trivelle, battaglia Lega-grillini

Il Carroccio: «Basta con i no». Ma sulle piattaforme vince il Movimento | POLIDORI e MARMO ■ A p. 6

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



STRASBURGO



«Diritti violati Amanda va risarcita»

PONTINI ■ A pagina 12

L'INTERVISTA



Serena Grandi «Ho sconfitto il tumore»

SPADAZZI ■ A pagina 13

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 GHIACCIAIO

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





Oggi Speciale Regeni/Egitto

TRE ANNI DOPO Nessuna verità per il brutale omicidio di Giulio Regeni. Tra Roma e il Cairo gli affari crescono insieme alla repressione del regime



Domani su Alias

MAESTRI DELLA SPERIMENTAZIONE Intervista a Julian Rosefeldt; fotografia dal Ghana in mostra a Parigi; ricordo di Osvaldo Soriano



Culture

GIORNO DELLA MEMORIA Esclusione e inclusione, lo «straniero» del passato torna nel presente Claudio Vercelli pagina 10

il manifesto quotidiano comunista

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

VENERDI 25 GENNAIO 2019 - ANNO XLIX - N° 21 www.ilmanifesto.it euro 1,50

LA CGIL FA LA COSA GIUSTA NORMA RANGERI

Tra rituali d'ordinanza (il conclave notturno) e etichette d'antan (il riformista e il movimentista), alla fine il XVIII congresso della Cgil, eleggendo Maurizio Landini segretario, ha scelto un leader popolare, credibile e rappresentativo. L'essere stato prima di tutto un operaio non è una credenziale secondaria. L'essere diventato il segretario della Fiom ne ha segnato la formazione sindacale. E l'essersi poi «laureato» con la tesi vincente della battaglia per i diritti dei lavoratori di Pomigliano contro la Fca di Marchionne, lo ha definitivamente promosso a leader nazionale. Maurizio Landini eredita una Cgil che ha saldamente tenuto il fronte della battaglia contro il jobs act e le politiche del Pd renziano. La Cgil di Camusso, con la Carta dei diritti e i referendum, ha aperto un processo, teorico e politico, urgente e necessario a tenere tutti e due i piedi in un mondo del lavoro segnato da precarietà e salari di povertà. L'esito del congresso è anche un buon esempio di unità, si direbbe più unico che raro di questi tempi magri per la sinistra nel nostro paese. Buono perché non governato dai personalismi e perché basato su una condivisione non formale del documento congressuale. Il battesimo da segretario Landini lo celebrerà in piazza, nella prossima manifestazione unitaria con Cisl e Uil contro la manovra di bilancio del governo. Si può immaginare facilmente che continuerà a fare proposte e a chiedere confronti con tutte le forze sociali e politiche. Lo ha sempre fatto (attirandosi accuse di renziano e grillino a seconda del momento) da segretario della Fiom tanto più lo farà da segretario della Cgil. Il vecchio collateralismo è finito da un pezzo e la battaglia contro una crescita senza sviluppo, contro le disuguaglianze, la ferocia precarietà, contro il ricatto tra salario e salute è una bussola che Maurizio Landini ben conosce. Il Pd rotamato dalle riforme renziane come i 5Stelle sfigurati dall'alleanza con la destra di Salvini, avranno di sicuro un interlocutore attento, ma anche un osso duro che non farà sconti.



XVIII CONGRESSO NAZIONALE DELLA CGIL

Landini è segretario

Una prova di unità e di cambiamento in totale controtendenza: Maurizio Landini viene eletto segretario generale della Cgil con il 92,7% dei voti. Emozionato come mai, prende la parola per spiegare la sua Cgil. «Quando Susanna Camusso mi ha proposto, ho sperato con tutto il cuore che quella indicazione fosse condivisa da tutta l'organizzazione per riunificare tutto il mondo del lavoro e per rafforzare la Cgil. Il fatto che la mia dichiarazione programmatica sia unitaria mi emoziona e mi fa sentire grande responsabilità. Perché la Cgil è una o non è, è plurale o non è, è democratica e partecipa o non è la Cgil. E come primo problema da affrontare cito «la rappresentanza dei giovani». FRANCHI A PAGINA 7

foto di Giovanni Isolino/Atf



Articolo Diciotti

Sequestro di persona, aggravato dalla presenza di minori a bordo. Il caso Diciotti non è chiuso, il tribunale dei ministri di Catania invia al senato la richiesta di autorizzazione a procedere contro Salvini. pagina 2, 3

all'interno

Aborto/Strasburgo Condannata l'Italia: discriminati medici non obiettori e donne

Il Consiglio d'Europa boccia ancora una volta il governo italiano per quelle che chiama «limitazioni di accesso» e «disparità dei servizi» per l'Interruzione Volontaria di Gravidanza e chiede misure entro ottobre

ELEONORA MARTINI PAGINA 6

Ambiente Trivelle di governo C'è l'accordo ma non c'è lo stop

Si ferma la ricerca, ma non si fermano le estrazioni. Entro 18 mesi un piano dovrà dire dove si può operare. E se non ci sarà tutto come prima. Ecco l'accordo tra Lega e 5 Stelle che la Lega fa finta di subire.

ENZO DI SALVATORE pagina 6

Sud tradito Autonomie regionali, 5 Stelle verso il suicidio politico

MASSIMO VILLONE

55 fa salire la temperatura social e mediatica. Ma con robbata buona al più per reagire ai sondaggi in calo cercando consensi facili sul fronte interno, magari con mosse da dilettanti allo sbaraglio che rischiano alla fine di far danno. — segue a pagina 14 —

VENEZUELA «No presidenti imposti» L'esercito con Maduro



Le forze armate bolivariane difendono la Costituzione e la sovranità nazionale. Così il ministro della Difesa venezuelano Vladimir Padrino López ha voluto smentire crepe tra i militari dopo le «prove di golpe» avviate dall'autoproclamazione a presidente a cui Gli Usa hanno spinto Juan Guaidó. CATUCCI, COLOMBO, FANTALE PAGINE 2, 3

Usa/Venezuela La prova di golpe puzza di petrolio

GUIDO MOLTEDO

È per il petrolio e sul petrolio che si gioca l'incerta sfida lanciata da Donald Trump al governo di Caracas. Le raffinerie statunitensi sono le clienti principali del greggio venezuelano. E sarà sempre più evidente se la tensione, come sembra, dovesse innalzarsi, tra Washington e Caracas. — segue a pagina 3 —

Medio Oriente Italia in prima fila nella guerra Usa all'Iran

ALBERTO NEGRI

Non contenti del vaso di Pandora scoperto in Iraq nel 2003 con la «bufala» delle armi di distruzione di massa di Saddam, gli Usa con Israele cercano di convincerci che i mali del mondo sono l'Iran e la Siria di Assad. Quindi è probabile che useranno anche la basi Usa in Italia per condurre questa guerra. — segue a pagina 15 —

biani



Poste Italiane Sped. in a. p. - DL 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Sped. in a. p. 02/01/2019



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCMM-N° 24 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%- ART. 2 COM. 20/01 L. 662/98

Fondato nel 1892



Venerdì 25 Gennaio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDNA E PROCCA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 100

Bon ton
Il telefonino in classe sarà vietato per legge
Pucci a pag. 10



Il calciomercato
Allan-Psg, stretta finale il brasiliano a San Siro verso la panchina
Taormina a pag. 16



Il teatro
Mosca stregata da Eduardo De Fusco: «È come Cechov»
Giannini a pag. 14



Salvini a processo, M5S divisi

► Caso Diciotti, il Tribunale dei ministri chiede l'autorizzazione a procedere: sfida in Senato Il vicepremier: sui porti non mollo. La Sea Watch verso Lampedusa. Di Maio: non sbarcano

Il commento

LA GIUSTIZIA E L'AUTONOMIA DELLA POLITICA

Carlo Nordio

La decisione del Tribunale dei ministri di Catania di chiedere al Senato l'autorizzazione a procedere nei confronti di Salvini arriva inattesa, perché, dopo la motivata richiesta di archiviazione della locale Procura e l'assenza di fatti nuovi, la questione sembrava, almeno giuridicamente, risolta. Ora invece viene riaperta nel modo più incerto perché le sottostanti problematiche giuridiche sono complesse, e nel momento politicamente più difficile, perché i flussi libici sono ripresi, le polemiche stanno infurando di nuovo, e per di più siamo entrati in clima elettorale. Speriamo che tutti, a cominciare dall'irruento Ministro degli Interni, evitino di reagire in modo emotivo e scomposto, ed attendano una conclusione che sarà inevitabilmente politica e, che potrebbe anche finalmente chiarire la reale posizione del governo e del Parlamento. Dal punto di vista giuridico vi sono in effetti molte incertezze da chiarire. La motivazione di Catania poggia su principio che "L'obbligo di salvare la vita in mare costituisce un preciso dovere degli Stati, e prevale su tutte le norme e gli accordi bilaterali finalizzati al contrasto dell'immigrazione irregolare". Verissimo.

Continua a pag. 39

Il bambino colpito da una malattia rara



È salvo

Alex, il trapianto funziona Il papà: «Subito un gelato»

Ettore Mautone

Da Londra al Bambino Gesù di Roma accompagnato da una catena di solidarietà per trovare un donatore di midollo in Campania hanno partecipato in migliaia - che lo aiutasse a guarire da una rara malattia. Ora Alex sta bene, tutti i controlli clinici sono positivi e ieri è stato dimesso.

A pag. 11

Il Tribunale dei ministri chiede di processare Salvini per la vicenda di nave Diciotti. Ed è sfida in Senato, mentre M5S si spacca. «Sono colpevole, ma non si cambia. La politica sui migranti non la fanno i giudici», dice il ministro. E scoppia un nuovo caso Sea Watch. La nave con a bordo 47 migranti naviga verso Lampedusa per trovare riparo dal ciclone mediterraneo con onde di 7 metri. Per Salvini, è una «ennesima provocazione». Di Maio avverte: «Non sbarcheranno». Conti, Errante e Mangani alle pagg. 2 e 3

La cerimonia

Shoah, l'allarme di Mattarella e il corazziere nero

Mattarella parla per il Giorno della memoria dell'orrore dello sterminio nazista ammonendo a non spalancare le porte «alle più immani tragedie». Ad ascoltarlo, i leader del governo gialloverde accolti al Quirinale da un corazziere di colore. Ajello a pag. 3

Donazioni ai partiti

Due per mille anche al Sud la Lega supera Forza Italia

Lorenzo Calò

Gli elettori-contribuenti della Campania nelle scelte Irpef hanno confermato l'atteggiamento poi certificato con il voto nelle Politiche del 4 marzo scorso. L'analisi del 2x1000 ai partiti conferma anche al Sud il superamento di Forza Italia da parte della Lega: 4098 donazioni per il partito di Berlusconi, 4396 per quello di Salvini; il Partito democratico primo nella regione con 21.947 scelte.

A pag. 7

Le idee

Alta velocità la vera analisi costi benefici e la Napoli-Bari

Ennio Cascetta

In nostro è un Paese strano. In questi mesi ricorre il decennale dell'avvio dei servizi di Alta Velocità sulla linea Torino-Milano-Napoli-Salerno, quasi unanimemente riconosciuto come un grande successo per l'Italia, e al tempo stesso fervono discussioni e schieramenti pro-Tav e No-Tav in relazione allo sviluppo del progetto. Dieci anni di esperienza ci consentono una analisi oggettiva degli effetti e dei benefici dell'Alta Velocità.

Continua a pag. 39
Gentili a pag. 5

«La Napoli perbenista in affari con i clan deve finire sul lastrico»

Il duro atto di accusa del procuratore Riello «C'è un filo nascosto in città che va reciso»

Viviana Lanza

C'è una parte della società «perbenista ma non perbene» che non disdegna affari con la criminalità: questo «il filo invisibile da recidere», dice il procuratore generale di Napoli Luigi Riello alla vigilia della cerimonia di inaugurazione dell'anno giudiziario al Maschio Angioino. Grazie a loro la camorra «riesce a trasformare la violenza fisica in forza economica».

In Cronaca

Clan scatenati

Afragola, sfida allo Stato tornano le bombe minacciate un tabaccaio

Una bomba è stata collocata davanti all'ingresso di una tabaccheria ad Afragola. L'ordigno non è esploso ma le fiamme hanno danneggiato l'ingresso del negozio. Tregua finita: questo è il nono attentato in un mese, il primo dopo la visita del ministro Salvini.

Di Caterino in Cronaca

Il Paese nel caos Il presidente: non lascerò mai Venezuela, rischio guerra civile i militari (per ora) con Maduro

Dopo l'auto-proclamazione di Juan Guaidó come nuovo presidente del Venezuela, l'entusiasmo dell'opposizione comincia a diminuire davanti alle reazioni di Maduro, dei militari (per ora al fianco di Maduro) e di alleati come Russia e Cina. Il sostegno di Trump all'opposizione resta un buon punto di partenza per convincere il regime chavista a trattare la resa, ma non è sufficiente. Intanto, le proteste proseguono e, nonostante gli inviti a una soluzione pacifica, in due giorni si sono registrati 6 morti.

Finto e Spalla alle pagg. 8 e 9

L'analisi

La fine del Chavismo la dittatura stanca che si crede religione

Loris Zanatta

Il 23 gennaio non è un giorno qualsiasi per i venezuelani: nel 1958, un'insurrezione popolare rovesciò la dittatura del generale Pérez Jiménez e gettò le basi della democrazia.

Continua a pag. 39

SPADA
ROMA

NAPOLI
VIA ARANGIO RUZZI, 44
VIA SCARLATTI, 82
CENTRO DIREZIONALE - ISOLA FI

NEW OPENING
MCARTHURGLEN DESIGNER OUTLET
UNITÀ 94-95 MARCIANSE (CE)

SHOP ONLINE spadaroma.com

SALDI
-70% FINO AL

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 5/04



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N°74 ITALIA
Sped. in A.P. 3833/2002 conv. L.48/2004 art.1 c.1 DCB/RM

NAZIONALE



Venerdì 25 Gennaio 2019 • Convers. di S. Paolo

IL GIORNALE DEL MATTINO

umenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il crollo del muro
Museo della Stasi quei documenti salvati 30 anni fa per ricordare
Santoro a pag. 23



Il film
"Il primo re"
la grande epopea di Romolo e Remo è ancora attuale
Cabona e Satta a pag. 25



L'intervista
Pierluigi Casiraghi
«Lazio, il gioco ti può salvare»
Lukaku al Newcastle
Nello Sport



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

Toghe e migranti
Il blitz mette alla prova l'autonomia della politica

Carlo Nordio

La decisione del Tribunale dei ministri di Catania di chiedere al Senato l'autorizzazione a procedere nei confronti di Salvini arriva inattesa, perché, dopo la motivata richiesta di archiviazione della locale Procura e l'assenza di fatti nuovi, la questione sembrava, almeno giuridicamente, risolta.

Ora invece viene riaperta nel modo più incerto perché le sottostanti problematiche giuridiche sono complesse, e nel momento politicamente più difficile, perché i flussi illeciti sono ripresi, le polemiche stanno infuriando di nuovo, e per di più siamo entrati in clima elettorale. Speriamo che tutti, a cominciare dall'irruento ministro degli Interni, evitino di reagire in modo emotivo e scomposto, ed attendano una conclusione che sarà inevitabilmente politica e che potrebbe anche finalmente chiarire la reale posizione del governo e del Parlamento.

Dal punto di vista giuridico vi sono in effetti molte incertezze da chiarire. La motivazione di Catania poggia sul principio che «l'obbligo di salvare la vita in mare costituisce un preciso dovere degli Stati, e prevale su tutte le norme e gli accordi bilaterali finalizzati al contrasto dell'immigrazione irregolare». Verissimo. Solo che qui la vita non c'entra nulla, perché i naufraghi erano stati salvati. Quanto al sequestro di persona, esso non minaccia affatto la vita, ma la libertà di movimento, che è di competenza esclusiva dello Stato e delle sue leggi.

Continua a pag. 27

Processo a Salvini, sfida al Senato

► Caso Diciotti, il Tribunale dei ministri chiede l'autorizzazione a procedere. E lui: ci riprovano La Sea Watch davanti a Siracusa. Tav, la Lega: basta con i no. Conte a Merkel: M5S, allarme sondaggi

L'autoproclamazione di Guaidó infiamma le piazze: 16 morti



Venezuela nel caos, in basso Maduro (Foto ANSA) Giansoldati, Malfetano, Miranda e Spalla alle pag. 10 e 11

Venezuela sull'orlo della guerra civile

Maduro resiste e minaccia gli Usa. Con lui Cina, Russia e Turchia

La mistica del dittatore: il popolo di berretti rossi

Loris Zanatta

Il 23 gennaio non è un giorno qualsiasi per i venezuelani: nel 1958 un'insurrezione popolare rovesciò la dittatura del generale Pérez Jiménez e gettò le basi della democrazia.

Continua a pag. 27



L'effetto Caudillo spacca i gialloverdi. La Cgil sbanda

Mario Ajello

Gli italo-chavisti sbandano. E la prima mossa della nuova Cgil, a guida Maurizio Landini, è una scivolata centroamericana. Via tweet. Ma l'effetto Caudillo spacca anche i giallo-verdi.

A pag. 11

Il nuovo assetto per il salvataggio Alitalia, Fs e cordata Delta-AF Klm al 40% il governo chiede prudenza sui francesi

Osvaldo De Paolini

Procede la trattativa tra Fs e la cordata Delta-AF Klm per chiedere l'accordo su Alitalia



con quote azionarie identiche al 40%. Il governo avrebbe raccomandato che il peso dei francesi sia «trascurabile». A pag. 12
Dimito pag. 12

Conti, Errante, Gentili, Mancini e Mangani da pag. 2 a pag. 7

Telefonini vietati per alunni e prof: rivoluzione in classe

► La nuova legge sull'educazione civica a scuola I cellulari dovranno essere lasciati in presidenza

ROMA. Si dispone il divieto «di utilizzo del cellulare e di altri dispositivi elettronico-digitali nei luoghi e negli orari dell'attività didattica». Alla Camera è partito l'iter della proposta che riporta l'educazione civica nella scuola. Proposta che verrà integrata da altri testi. E quelli della Lega e di FI dispongono l'inibizione dei cellulari nelle classi. Anche per i professori.

Pucci a pag. 13

L'ok della Ragioneria La mappa del Reddito il 20% va agli stranieri

Luca Cifoni

Reddito di cittadinanza a 4 milioni di persone, il 20% andrà agli stranieri. A pag. 8

L'intervento a Roma La seconda vita del piccolo Alex con il dna del papà

Mauro Evangelisti

Alex è un bimbo di 22 mesi che finalmente uscirà dalla camera isolata dell'ospedale Bambino Gesù. È riuscito il trapianto di midollo osseo donato dal papà: la cura funziona e il piccolo affetto da una rara malattia è pronto per la sua seconda vita. «Lo porteremo al parco», racconta il papà.



A pag. 15
Arcovio a pag. 15

STOMACO IN TEMPESTA?

Geffer RIPORTA LA QUIETE

1. spegne dolore e bruciore
2. toglie il gonfiore dallo 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

BILANCIA, OCCASIONE DA PRENDERE AL VOLO

L'OROSCOPO BRANNO

Buon giorno, Bilancia! Ci sarebbe bisogno di una maggior presenza di Bilancia nelle varie istituzioni, per il suo innato senso di giustizia ed equilibrio, ma intanto nel vostro mondo personale potete fare molto per far funzionare le cose a un livello profondo. Lavoro e famiglia. Questa nel segno è la prima Luna dell'anno, vi dà la possibilità di prendere al volo l'occasione che sembrava essere sfuggita. Giorno fortunato, lasciatevi rapire da un gesto, uno sguardo, un'emozione. Auguri.

© BILANCIA/ROSCONATA
L'oroscopo a pag. 31

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



LE 10 DONNE SPIA CHE CHANNO FATTO LA STORIA

IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

VENERDI 25 gennaio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 21 | Anno 20 - Numero 24 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, ALLA VARIANTE VILLENEUVE L'Autodromo si rifà il look

Servizio ■ In Cronaca di Imola



BOLOGNA Embolia per Signori: ricoverato al Sant'Orsola

BARBETTA ■ In Cronaca

CAPSULE GOURMET

IL COMMENTO

di P.F. DE ROBERTIS

UNO SPOT GRATUITO

L LEADER leghista non poteva chiedere di meglio, e la sua prontezza nel mostrarsi in diretta Facebook nei panni del difensore dei confini italiani e della legalità internazionale ne evidenzia l'intima soddisfazione. Gratis, senza stavolta dover confrontarsi con la dura legge dei bilanci, Salvini potrà mettere nel mirino in un colpo solo tutte le élite attualmente più impopolari.

■ A pagina 4

IL COMMENTO

di VIVIANA PONCHIA

LA TENACIA DEI GENITORI

L E CELLULE del padre hanno perfettamente attecchito. Il percorso può dirsi concluso positivamente. Il sistema immunitario si sta ripopolando e non si registrano complicanze. Che effetto vi fanno le buone notizie? E tutti quegli avverbi girati al bello? Siete ancora in grado di reggere un lieto fine? E la gioia di un genitore tenace, che non ha mai smesso di considerare un privilegio e un onore salvare un essere umano?

■ A pagina 2

I magistrati: Salvini va processato

Migranti Nel mirino il no agli sbarchi. Il ministro: non mollo

COPPARI e FEMIANI ■ Alle pagine 4 e 5

LA STORIA

TRAPIANTO RIUSCITO: IL BIMBO DI 20 MESI SARÀ DIMESSO

Il piccolo Alex Montresor ha ricevuto il midollo del padre al Bambino Gesù di Roma

IL MIRACOLO DI ALEX

PASSERI e DEL NINNO ■ Alle pagine 2 e 3

CAOS VENEZUELA

Cina, Russia e Turchia: «Resti Maduro»

PIOLI e DE CARLO ■ A pagina 10

SIMPATIE E GAFFE

Cgil e 5 Stelle, il cuore batte per il caudillo

COLOMBO ■ A pagina 11

Tav e trivelle, battaglia Lega-grillini

Il Carroccio: «Basta con i no». Ma sulle piattaforme vince il Movimento | POLIDORI e MARMO ■ A p. 6

RICORDO DELLA SHOAH

Mattarella: «Mai più teorie complottiste»

PERFETTI ■ A pagina 29

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

9 771128 674411

STRASBURGO

«Diritti violati
Amanda
va risarcita»

PONTINI ■ A pagina 12

L'INTERVISTA

Serena Grandi
«Ho sconfitto
il tumore»

SPADAZZI ■ A pagina 13

VIVINDUO

FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:

combate la FEBBRE | DECONGESTIONA rapidamente e con effetto prolungato

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

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

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA

ENERGIA

1 TRATTAMENTO

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

CALLI
PROSCIUTTO
COTTO GRAN
BISCOTTO
EURO 18,90
AL KG
Via Trebisonda 56C
tel. 010 587147

VENERDÌ 25 GENNAIO 2019

IL SECOLO XIX

CALLI
PROSCIUTTO
CRUDO DI
PIANNA
EURO 18,90
AL KG
Via Trebisonda 56C
tel. 010 587147

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIII - NUMERO 21, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 18 Tel. 010.5388.200 www.manzonidvertising.it GNN

IL GENOA

Piatek e gli altri 168 in sette anni: la legge del calciomercato fast food

MARI E UN COMMENTO DI PAOLO GIAMPIERI / PAGINA 43



L'INTERVISTA

Praet: «Samp, il quarto posto è lì Ci proviamo, è il nostro obiettivo»

BASSO / PAGINE 40 E 41



INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 9
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 18
cinema/tv	pagina 34/35
xite	pagina 37
sport	pagina 40
meteo	pagina 47

IL TRIBUNALE DEI MINISTRI E IL CASO DELLA NAVE DICIOTTI

Sbarco negato, rischio processo per Salvini: «Fu sequestro»

Il ministro: sui migranti non cambio la linea E sfida i Cinquestelle: la Tav si deve fare

Salvini rischia il processo per avere ostacolato lo sbarco dei 177 migranti a bordo della nave Diciotti, lo scorso 20 agosto. La richiesta arriva dal tribunale dei ministri di Catania, che contesta al ministro dell'Interno il reato di sequestro di persona aggravato. La reazione è stata di sfida: «Ci riprovano. Ma, lo dico fin d'ora, io non cambio la mia posizione». Un'esternazione che ha provocato la reazione dell'Anm: «Parole irrispettose». Intanto cresce la tensione nel governo gialloverde. Ricomposto a fatica lo scontro sulle trivelle, Salvini lancia l'offensiva sulla Tav: «L'opera deve essere fatta». Anche il ministro Tria si smarca dai veti grillini. Legittima difesa, la mancanza di coperture frena la via libera della Camera.

L'INVIATO BRESOLIN, F. ALBANESE, ORIGNETTI, LATERZA E SCOPPA / PAGINE 2-5

IL COMMENTO

UGO DE SIERVO / PAGINA 2

LA CONFUSIONE DEL POTERI

ROLLI

LEGITTIMA DIFESA: INCIDENTE TECNICO



L'ARTICOLO / PAGINA 5



Genova, il vento blocca il porto Manca il piano anti assedio dei Tir

Dopo la neve, Genova ha fatto i conti con una giornata di vento fortissimo, che sulla costa ha sfiorato i cento chilometri orari. Per ragioni di sicurezza sono stati chiusi per ore i terminal portuali, con i Tir diretti alle banchine incolonnati in tutto il nodo autostradale genovese (foto Balastro). Polemiche sull'assenza di un piano per fermare i camion fuori dalla città.

FAGANDINI E DELL'ANTICO / PAGINA 11

IL REPORTAGE



Scontri lungo le strade di Caracas. EPA

Nelle favelas di Caracas dove la rivolta tradisce Maduro

«Se anche la gente più povera abbandona il regime, esasperata dalla fame, per militari diventerà sempre più difficile puntellare Maduro», racconta un imprenditore di Caracas dopo il blitz del leader dell'opposizione Guaidó contro Maduro. Perché i soldati che dovrebbero andare in strada a reprimere le proteste vengono dai barrios, e si ritroverebbero a scontrarsi con i propri amici e parenti. Questa è la novità politica più significativa di ieri, in Venezuela.

L'INVIATO MASTROLILLI / PAGINA 6

COLLOQUIO CON MOAVERO

Marco Zatterin / INVIATO A DAVOS

«Il Venezuela sceglie una via democratica L'impegno di Roma è quello di Bruxelles»

«Siamo impegnati affinché nei tempi più rapidi inizi un percorso di democrazia. In ossequio alla volontà sovrana del popolo». Enzo Moavero, ministro degli Esteri, commenta così le notizie che arrivano da Caracas. Notizie che «preoccupano molto», con il capo della nostra diplomazia che, nelle ultime ore, si è tenuto in contatto con Roma e con alcuni colleghi di altri governi Ue, soprattutto con l'omologo spagnolo, «perché siamo, con i portoghesi, i Paesi di origine di tantissimi venezuelani». E lo scontro Italia Francia? «È dialettica fra politici e governi di Paesi che restano amici».

L'ARTICOLO / PAGINA 8

BLITZ NEGLI UFFICI GENOVESI DI AUTOSTRADE, SPEA E MINISTERO

Viadotti, la Finanza cerca report sospetti sui lavori

Una nuova raffica di perquisizioni nell'inchiesta sul crollo del Ponte Morandi. Nel mirino degli inquirenti ci sono, ancora una volta, report che sarebbero stati accomodati. E, novità assoluta, tutta la documentazione ri-

guardante il tronco di Genova. Ieri la Guardia di Finanza ha perquisito gli uffici di Autostrade, Spea e anche il distaccamento di Genova del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

GRASSO / PAGINA 10

BUONGIORNO

Quale fosse il criterio lo avevamo capito, ma il ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede, ha avuto l'accortezza di illustrarlo. Parlando in Senato e poi alla Camera, ha osservato che i dati sulla corruzione sono allarmanti: l'Italia è il paese Ocse (organizzazione cooperazione e sviluppo, trentasei paesi ricchi del pianeta) con il più alto tasso di corruzione percepita: lottantacinque per cento degli italiani ritiene la politica corrotta, indistintamente. Un'anima pia gli ha fatto notare che un conto è la corruzione percepita, altro è la corruzione reale. E infatti, dopo anni di autolesionismo - entusiasticamente praticato da partiti e giornalisti - un paio di settimane fa l'Eurispes ha spiegato che le classifiche basate sulla percezione non valgono nulla: percepiamo il paese corrotto, scendiamo in classifi-

Il governo percepito

MATTIA FELTRI

ca, lo percepiamo ancora più corrotto, scendiamo ancora di più una classifica. Un capolavoro. L'Italia, continua l'Eurispes, è meno corrotta di quanto gli italiani credano, ed è migliore della reputazione che di sé ha diffuso nel mondo. È vero, ha detto Bonafede, e ha aggiunto che però è inutile parlare di dati: i giovani scappano da qui e le aziende non vengono a investire perché percepiscono un paese corrotto, e quindi è comunque un'emergenza (e si fa la Spazza-corrotti, con pene maggiori e minori garanzie per gli indagati). Spettacolare: l'emergenza non c'è ma, siccome è percepita, l'emergenza c'è, così sarà ancora più percepita. Un genio. Poi estendi il criterio, contro ogni statistica, a immigrazione, criminalità e (in parte) povertà, ed ecco le emergenze e la strategia del governo percepito. —



CASA CONDOMINIO AZIENDE

EUROPAM
GAS E LUCE

UN UNICO PARTNER, TANTI VANTAGGI.

Per saperne di più
010-7272777

EUROPAM
GAS E LUCE



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 19564,48 +0,85% | FTSE 100 6818,95 -0,35% | SPREAD BUND 10Y 251,10 -0,60 | €/S 1,1341 -0,23% | Indici&Numeri → PAGINE 26-29

Infrazione
Procedura Ue
sul codice appalti
Anche: correzioni
subito per decreto

Giorgio Santilli
— a pagina 8



Sanatorie
Per la definizione
dei verbali occorre
regolarizzare tutti
i tributi dell'anno

Dario Deotto e Antonio Iorio
— a pagina 18



**Buona Spesa
Italia!**

Pensioni, chi matura quota 100 può usarla anche dopo il 2021

NOVITÀ DEL DECRETONE

Per raggiungere i 38 anni di contributi minimi valgono i versamenti Inps

Reddito di cittadinanza: prima offerta entro 100 km, poi 250 e infine in Italia

Le Agenzie per il lavoro chiedono un confronto urgente: «Decollo difficile»

Chi matura i requisiti di "quota 100" nel triennio 2019-2021 potrà andare in pensione anche dopo la fine della sperimentazione; e per raggiungere i 38 anni di contributi minimi non si potranno cumulare versamenti effettuati fuori dalle gestioni Inps. Sono le

ultime novità pensionistiche che emergono dal decreto varato una settimana fa e che ha raggiunto il format conclusivo (con relazione tecnica e numeri). Il pacchetto pensioni costerà 48,2 miliardi nel decennio (al netto delle pensioni di cittadinanza).

Quanto al reddito (e pensioni) di cittadinanza, i nuclei che ne beneficeranno sono un 1,28 milia milioni; le famiglie composte da soli stranieri sono 15,4 mila (per un tragitto di circa un miliardo). Quest'anno ci saranno a disposizione poco più di 6 miliardi. Chiarimenti sul meccanismo delle offerte di lavoro congrue: la prima offerta dovrà arrivare entro un raggio di 100 km da casa; la seconda entro 250 km; per la terza si considera tutto il territorio nazionale. Intanto le Agenzie per il lavoro rilanciano le perplessità sull'attuazione delle misure e chiedono un confronto urgente.

Colombo, Rogari, Tacci, Prioschi, Orlando — alle pagine 2-3

LE INIZIATIVE

DOMANI PLUS24
Come gestire i risparmi con le novità previdenziali

Con il quotidiano

IL PENSIONOMETRO
Sul sito del Sole il calcolatore per fare il test di convenienza

www.ilsol24ore.com

IL RAPPORTO DEI PERITI



Il peso dell'inchiesta. Si allungano i tempi per la realizzazione del nuovo ponte di Genova (nella foto, il moncone ovest)

Genova, ecco le carte dalla Svizzera che assolvono gli stralli del ponte

Gli stralli del Ponte Morandi erano corrotti, ma si sono rotti nella loro parte più "sana". Lo documentano alcune foto (una a destra) contenute nel rapporto dell'Empa, il laboratorio svizzero incaricato dal gip di esaminare i materiali dei periti sequestrati



dagli esperti italiani, nominato dall'autorità giudiziaria. Se ne deduce che probabilmente la causa del crollo (su cui la Procura ha chiesto un secondo incidente probatorio oltre quello in corso) non è negli stralli, ma in un'altra componente. Caprino — a pag. 8

PANORAMA

INFRASTRUTTURE

Sulla Tav Salvini rompe gli indugi: l'opera va fatta

Resi dei conti sulla Tav tra Lega e M5S. «La Tav va fatta: costa più non farla che farla, spero arrivi questo benedetto studio costi-benefici di cui io non ho visto neanche una pagina» afferma il ministro dell'Interno, Matteo Salvini. Replicano fonti del Movimento: «Se i costi saranno superiori ai benefici la Tav non si farà. Abbiamo il dovere di utilizzare i soldi dei cittadini con la diligenza del buon padre di famiglia». — a pagina 6

COMMERCIO ESTERO

Made in Italy, nel dicembre 2018 l'export sui mercati extra Ue crolla del 5%

Luca Orlando — a pag. 7

DL SEMPLIFICAZIONI

Xylella, carcere per chi non abbatte gli ulivi malati

Intesa tra Lega e M5S sull'emendamento trivulziano nel decreto semplificazioni. Intanto l'introduzione di una condanna fino a cinque anni per gli operatori che non abbattano ulivi infetti da Xylella accende un'altra polemica. Deppa Grillo definisce la misura un film horror. — a pagina 20

TUTELA DELLA SALUTE

Iva, Italia condannata dai giudici di Strasburgo

L'Italia non ha preso tutte le misure per proteggere i cittadini di Taranto dall'inquinamento causato dall'Iva. Per questo la Corte europea dei diritti dell'uomo ha condannato l'Italia a risarcire con 5 mila euro ciascuno i 180 cittadini che hanno fatto ricorso. — a pagina 22

Draghi: più rischi, pronti a reagire

POLITICA MONETARIA

«Rischi in aumento per la crescita dell'economia». Lo dice il presidente della Bce, Mario Draghi, al termine della riunione del Consiglio direttivo. Resta invariata la politica monetaria, ma nei prossimi mesi la Banca centrale europea potrebbe adottare una linea più morbida sulla direzione dei tassi d'interesse. L'importante, dice Draghi, è avere la cassetta degli attrezzi piena di strumenti pronti all'uso.

Isabella Bufacchi — a pag. 4

FALCHI & COLOMBE

L'INCERTEZZA NON SPAVENTA

di Donato Masciandaro

L'incertezza c'è, ma non spaventa. È questo il messaggio che ieri la Bce ha inviato all'economia ed ai mercati, non modificando l'orientamento espansivo della politica monetaria, che viene confermato almeno fino alla prossima estate. Una scelta che contribuisce

per sé a ridurre l'incertezza, mostrando che il maggior contributo che la politica monetaria può dare alla stabilizzazione del ciclo economico è proprio quello di avere comportamenti il più possibile prevedibili e comprensibili. — Continua a pagina 4

FORUM DI DAVOS

Emma Marcegaglia
Presidente dell'Eni

Marcegaglia
L'Europa resti competitiva ma sappia prendere più rischi

Mario Moretti Polegato
Presidente di Geax

Moretti Polegato
Ripartire dalle radici per salvare il progetto europeo

Stefano Carrer — a pag. 15

TOGETHER TOWARD EXCELLENCE

TESTING • SPEZIONI • CERTIFICAZIONI

settori: industriale, servizi, manifatturiero

prodotti: impianti, sistemi di gestione, persone-professionisti

IMQ group

CS

imqgroup.eu

«STMicroelectronics, un modello della cooperazione Italia-Francia»

INTERVISTA

Il Ceo Jean-Marc Chery: sul polo di Agrate investiremo due miliardi

«STMicroelectronics è un grande esempio di cooperazione tra Italia e Francia». Jean Marc Chery, primo ceo francese dalla nascita della joint italo-transalpina rilancia sugli investimenti: «Solo ad Agrate previsto un piano da 1,8-2 miliardi».

Antonella Olivieri — a pagina 11

24 per cento

La quota detenuta da Vivendi nel capitale di Telecom Italia. Il mercato italiano delle tic è il quarto in Europa e rappresenta l'1,9% del Pil

Olivieri — a pag. 13

.marketing

SOLUZIONI PER COMUNICARE E COMPETERE



La nuova era degli smart speaker. Marchi in manovra a caccia delle voci

La società di ricerche Canalis ha quantificato in 100 milioni gli smart speaker a fine 2018 (per il 50% appannaggio di Amazon). Entro il 2020 si dovrebbe salire a 225 milioni. Numeri che rendono la misura di come si stia parlando di un fenomeno con enormi margini di miglioramento, ma anche già presente nella quotidianità. Così i marchi si attivano per non restare spiazzati. Andrea Bonaldi — a pag. 24

CREDITO

Il polo bancario che manca all'economia del Sud Italia

di Alessandro Graziani

È possibile, se non proibisce, che anche stavolta l'idea non si trasformi in progetto concreto. Eppure l'ipotesi di costruire un grande polo bancario nell'Italia del Sud è, da almeno vent'anni, nell'interesse dell'economia nazionale e in particolare delle piccole e medie imprese. Un polo bancario privato, s'intende, non un carrozzone pubblico che eroghi credito sulla base degli

input della politica nazionale o dei vati "caccià" Incalli. Il tentativo di creare un grande gruppo bancario privato con quartier generale al Sud Italia, dopo le crisi di Banco di Napoli e Banco di Sicilia, fu promosso a più riprese dalla Banca d'Italia - nell'era del Governatore Antonio Fazio - tentando l'aggregazione tra Mps e Bnl e anche tra Mps e Capitalia. — Continua a pagina 12





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 25 gennaio 2019 | € 1,20

Conversione di San Paolo
Anno LXXV - Numero 24Direzione, 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 €1,20www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

Quel pasticciaccio brutto dei profughi

Castellnuovo di Porto Il Cara avrebbe dovuto continuare ad operare per altri tre anni. La gara era fatta. Ma dopo l'ispezione della Prefettura si è decisa la chiusura immediata

IL TEMPO di Osho

"Famme nasconde er rolex
sennò questo comincia
a rompe le palle"

«Crudele», «Zitto milionario». Che lite!

FAZIO HA TORTO MARCIO

Nessun deportato, solo buona gestione

di Antonio Rapisarda

Sull'immigrazione Fabio Fazio è tornato a strappar-si le chicchissime vesti e a indicare il nemico di comodo

(senza chiamarlo per nome), in Matteo Salvini che ha scelto di smantellare il Cara di Castellnuovo di Porto, «ulteriore prova di disumanità e incoerenza». (...) segue → a pagina 4

MA SALVINI HA TOPPATO

Bastava pensare prima a chi era lì

di Franco Bechis

Quella figurina imbaccuccata in una giacca grigia che il sindaco di Castellnuovo di Porto,

Riccardo Travaglino, si è preso in casa chiedendo un piccolo sacrificio a uno dei suoi tre figli, è una donna. Si chiama Mouna Ali e viene (...) segue → a pagina 5

■ Tra politica e burocrazia la chiusura del Cara di Castellnuovo di Porto diventa un brutto pasticciaccio. Una gara prolungava il contratto della struttura per altri tre anni, ma dopo un'ispezione della Prefettura si è deciso per la chiusura immediata. Ed è scattato il tutti contro tutti animato dalla solita polemica politica e culminato con la lite via social tra il ministro dell'Interno Matteo Salvini e il conduttore Rai Fabio Fazio.

Rocca → alle pagine 4 e 5

La Giustizia salda gli arretrati Tari

Rifiuti salati E il ministero fa il condono

Martini → a pagina 6

A una proiezione per studenti

Cinema con topi in sala Chiuso il «Barberini»

Mancinelli → a pagina 16

Rainbow MagicLand si rinnova

A tutto divertimento tra fantasmi e vulcani



Fraja → a pagina 23

NOVITÀ BAR

Cappuccino DI BUFALA
ENERGY MILK

Grande novità scoperta a pagina 22

La Spal sul bomber: dalla sua cessione i soldi per arrivare a Mancini

Defrel riapre il mercato della Roma

■ Ieri l'incontro in un noto ristorante della Capitale tra la Spal e la Roma per la intavolare una trattativa su Defrel: l'attaccante giallorosso attualmente in prestito alla Sampdoria. Dalla cessione alla Spal il ds Monchi potrebbe ricavare i soldi per arrivare a Mancini. Nell'operazione Defrel rientrerebbe anche il giovane Luca Pellegrini ma solo in prestito.

Menghi → a pagina 26



Verso Lazio-Juve

Immobile indica la strada

Baldinacci → a pagina 27

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

PROVALO IN-COQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1° FARMACI

*Fonte ADI IMS - Vendita a volume Integratori attivi, senza trattamento antibiotico. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di una stile di vita sano.

Venerdì 25 Gennaio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 21 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,30 + Marketing Oggi € 0,50

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



IVA
Omessi versamenti periodici, credito da ricalcolare
Ricca a pag. 30

COMMISSIONE EUROPEA
Sulla tassazione immobiliare l'Italia discrimina gli stranieri
Chiarello a pag. 31

DI SEMPLIFICAZIONI
Professionisti nelle gare, compensi senza parametri
Damiani a pag. 32

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Lavoro - Il decreto legge su reddito di cittadinanza e quota 100
Fisco/1 - Il provvedimento sulla pace sui pvc
Fisco/2 - La risposta del Mineconomia all'interpello sul regime forfettario
10 ONLINE

La Germania sta espellendo i migranti passati per l'Italia e che l'Italia non può rifiutare
Tino Oldani a pag. 4

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Il Rdc deve essere speso tutto

Ci sarà un doppio controllo (mensile e semestrale) sul reddito di cittadinanza. Gli importi non spesi andranno persi. In arrivo decreto con criteri ed eccezioni

Un doppio controllo sull'utilizzo della Carta Rdc, mensile e semestrale, forzerà a spendere il reddito di cittadinanza nel giro di due mesi. L'importo non speso entro la fine del mese successivo a quello d'erogazione sarà decurtato dalla successiva erogazione di Rdc. Inoltre, al termine di ciascun semestre, la Carta Rdc sarà azzerata, fatta salva una mensilità. A stabilirlo è il testo definitivo del decreto su reddito di cittadinanza e quota 100, in dirittura in Gazzetta Ufficiale.
Cirilli a pag. 24

Le imprese della Tav hanno chiesto alla Corte dei conti di essere risarcite



Potrebbe essere la Corte dei conti a sbloccare la Tav. Saranno infatti i magistrati contabili a dover giudicare se, bloccando l'opera, il governo Conte ha provocato danni all'erario. A ricorrere alla Corte dei conti è stato il governatore del Piemonte, il pd Sergio Chiamparino, assieme al direttore generale di Telt, la società che sta realizzando la Torino-Lione: «Il blocco dei bandi ha un impatto medio mensile di 75 milioni di euro, senza considerare il costo del sotto-utilizzo delle risorse umane. Inoltre si compromette la data-obiettivo di completamento dell'opera, fissata al 1° gennaio 2030».
Valentini a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO
La cittadina di Aquigrana (dal latino Aquigranum) in tedesco si chiama Aachen e in francese Aiz-la-Chapelle. La dice lunga già il fatto che sia chiamata con due nomi diversi (e del tutto dissimili) la città dove tedeschi e francesi dicono di aver rivenuto le loro comuni radici. Dietro l'apparente embrassante nonna c'è uno storico lavoro e consolidato antagonismo fra i due paesi. Non a caso fra di loro sono già scoppiate, in passato, ben tre guerre: nel 1870, nel 1914 e nel 1939. E ogni guerra sempre più disastrosa della precedente. Il fatto che conta è che entrambi i paesi intendano sottomettere l'altro. È vero che le autentiche grandi potenze sono oggi fuori dall'Europa. Ma è anche vero che gli antichi nemici sono rimasti in circolo nel Vecchio continente. O la Francia ha perso il suo Dna (potrebbe anche essere) oppure lo scontro fra i due paesi sarà inevitabile anche dopo il celebrato accordo. Fratelli coltelli.

VUOLE LE SUE DIMISSIONI
La Lega in Sicilia va all'attacco di Leoluca Orlando
Costa a pag. 6

CIRCOLARE
La Guardia di finanza a caccia dei furbetti della p.a.
Corisano-Bartelli a pag. 36

DOPO AQUISGRANA
Il tandem franco-tedesco ci è naturalmente ostile
Sapelli a pag. 5

LIBERALIZZAZIONE
Cannabis, in America diventa un grande business
Scarone a pag. 10

2019-2020
La Rai tiene i diritti tv per la Champions League
Piazzotta a pag. 17

VIDEO ON DEMAND
Disney streaming è già in rosso, perde 1 mld di dollari
Livi a pag. 16

PUBBLICITÀ
Melis, i marchi devono essere su ogni canale e osare di più
Sottilaro a pag. 15

TRENTINO

Sappiamo bene come si fa un'impresa.

Grazie alla tenacia e allo sguardo aperto sul mondo, abbiamo scalato alte vette di innovazione. Un sistema di ricerca all'avanguardia, una formazione di qualità vicina ai bisogni delle imprese, una pubblica amministrazione amica, incentivi economici per chi ricerca e sviluppa nuove idee, un'elevata sicurezza e qualità della vita, due hub internazionali dedicati a mecatronica, green e sport tech. Tutto questo è il Trentino. Investimento puro.

TRENTINOSVILUPPO
IMPRESA INNOVAZIONE MARKETING TERRITORIALE

Scopri di più su investintrentino.it

Con quota del diritto d'accesso a € 6,00 in più. Con quota del diritto di bilancio 2018 a € 6,00 in più con quota del nuovo regime forfettario a € 6,00 in più.

1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/19)



LE 10 DONNE SPIA CHE CHANNO FATTO LA STORIA

IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

VENERDÌ 25 GENNAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 24 | QN Anno 20 - Numero 24 | www.lanazione.it



LIVORNO, INIZIATIVA DEL VESCOVO CONTRO MAGHI E FATTUCCHIERE
**Cerchi un vero esorcista?
 Basta un messaggio su Fb**



BERTI ■ A pagina 19

CAPSULE GOURMET
ristora

IL COMMENTO

di P.F. DE ROBERTIS

UNO SPOT GRATUITO

L LEADER leghista non poteva chiedere di meglio, e la sua prontezza nel mostrarsi in diretta Facebook nei panni del difensore dei confini italiani e della legalità internazionale ne evidenzia l'intima soddisfazione. Gratis, senza stavolta dover confrontarsi con la dura legge dei bilanci, Salvini potrà mettere nel mirino in un colpo solo tutte le élite attualmente più impopolari.
 ■ A pagina 4

IL COMMENTO

di VIVIANA PONCHIA

LA TENACIA DEI GENITORI

L E CELLULE del padre hanno perfettamente attecchito. Il percorso può dirsi concluso positivamente. Il sistema immunitario si sta ripopolando e non si registrano complicanze. Che effetto vi fanno le buone notizie? E tutti quegli avverbi girati al bello? Siete ancora in grado di reggere un lieto fine? E la gioia di un genitore tenace, che non ha mai smesso di considerare un privilegio e un onore salvare un essere umano?
 ■ A pagina 2

I magistrati: Salvini va processato

Migranti Nel mirino il no agli sbarchi. Il ministro: non mollo | COPPARI e FEMIANI ■ Alle pagine 4 e 5

LA STORIA **TRAPIANTO RIUSCITO: IL BIMBO DI 20 MESI SARÀ DIMESSO**

Il piccolo Alex Montresor ha ricevuto il midollo del padre al Bambino Gesù di Roma

IL MIRACOLO DI ALEX

PASSERI e DEL NINNO ■ Alle pagine 2 e 3

CAOS VENEZUELA

Cina, Russia e Turchia: «Resti Maduro»
 PIOLI e DE CARLO ■ A pagina 10

SIMPATIE E GAFFE
 Cgil e 5 Stelle, il cuore batte per il caudillo
 COLOMBO ■ A pagina 11

Tav e trivelle, battaglia Lega-grillini

Il Carroccio: «Basta con i no». Ma sulle piattaforme vince il Movimento | POLIDORI e MARMO ■ A p. 6

RICORDO DELLA SHOAH
 Mattarella: «Mai più teorie complottiste»
 PERFETTI ■ A pagina 29



Loreto (AN) www.menghishoes.com

STRASBURGO



«Diritti violati Amanda va risarcita»

PONTINI ■ A pagina 12

L'INTERVISTA



Serena Grandi «Ho sconfitto il tumore»

SPADAZZI ■ A pagina 13

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 integratori farmaci, anno biennale ottobre 2018. Gli integratori alimentari non vanno usati come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

RFood Domani il supplemento
La pizza senza confini, così è diventata una bandiera di New York

I giudici: "Processate Salvini" Riesplode il caso della Diciotti

Il Tribunale dei ministri: le vite prima di tutto. Consiglio d'Europa: politici italiani incitano all'odio

Il commento
NEL SOLCO DI BERLUSCONI
Claudio Tito

Stiamo assistendo all'ennesimo ritorno al passato. Governo contro magistrati. Un potere dello Stato contro un altro. Un ministro, Matteo Salvini, che si vanta di girare con le divise di tutti i corpi di polizia, che sfida un tribunale.

pagina 33

Il racconto
**Zuccaro e le Ong
inchiesta fantasma
senza indagati**

ALESSANDRA ZINITI, pagina 2

Matteo Salvini ha «abusato dei suoi poteri» tenendo i migranti a bordo della nave Diciotti. Il Tribunale dei ministri di Catania chiede al Senato l'autorizzazione a procedere nei suoi confronti. «Ci riprovano ma io non cambio posizione», replica Salvini.
D'ARGENIO, DE MARCHIS, LOPAPA e PALAZZOLO, pagine 2, 3 e 10

Il presidente sfida Guaidó: no a governi imposti da imperi stranieri
Venezuela, Maduro divide il mondo. Anche Lega e M5S



Il ministro della Difesa venezuelano e i capi dell'esercito esprimono il loro sostegno a Maduro

servizi alle pagine 6, 7 e 8

**GUERRA FREDDA
A CARACAS**
Federico Rampini

La Venezuela con "due presidenti" spacca il mondo intero. La tensione può ricordare i peggiori momenti della Guerra fredda.

pagina 32

**C'È CONFUSIONE
A SINISTRA**
Stefano Folli

Le ore confuse e indecifrabili nel Venezuela dei due presidenti pongono un doppio interrogativo che ci riguarda da vicino.

pagina 32

CIBUS CONNECT
EXPO • SOURCING • CONFERENCE
International Food Exhibition
PARMA.10|11 APRILE.2019
WELCOME TO FOODLAND
www.cibus.it • Follow CIBUS: [social media icons]

La riforma
**Pensioni, 48 miliardi in più
per le modifiche alla Fornero
il conto nei prossimi 10 anni**

L'omicidio Regeni
**Dal sindacalista
all'avvocato
i traditori
di Giulio al Cairo**

BONINI e FOSCHINI, pagina 17

Valentina Conte
Una riforma sperimentale per tre anni. Che ne compromette dieci. Quota 100 e affini costerà agli italiani nel decennio appena partito 48 miliardi e 234 milioni. Ma consentirà a 2 milioni e mezzo di loro di anticipare in qualche modo la pensione.

pagina 4

CIBUS CONNECT
EXPO • SOURCING • CONFERENCE
International Food Exhibition
PARMA.10|11 APRILE.2019
WELCOME TO FOODLAND
www.cibus.it
Follow CIBUS: [social media icons]

LE IDEE

**IL MIO FACEBOOK
E IL DESTINO
DEI VOSTRI DATI**

Mark Zuckerberg



Il prossimo mese Facebook compirà 15 anni. Quando ho creato Facebook non stavo cercando di costruire una multinazionale. All'epoca, mi ero reso conto che su Internet si poteva trovare quasi tutto - musica, libri, informazioni - tranne la cosa che conta di più: le persone. Così ho costruito un servizio che le persone potessero usare per connettersi e conoscersi. Di recente, ho ricevuto molte domande sul nostro modello di business, quindi ci tengo a chiarire come operiamo.

pagina 33

**QUELLE TESI
ABBANDONATE
ALL'UNIVERSITÀ**

Valeria Strambi

La persecuzione di Diocleziano contro i "manichei", anno accademico 2007-2008, copertina blu cobalto e scritte argento. Quelle cento pagine dalla rilegatura impeccabile sono ora sepolte in uno scatolone all'ultimo piano della facoltà di Lettere di Firenze, davanti all'ufficio del professore e accanto a cartacce da buttare. Decine di tesi di laurea accatastate. A scoprire la Spoon River dei lavori di fine corso sono stati gli studenti.

pagina 36 con un commento di MARINO NIOLA



Vasco Rossi
**"Cari ragazzi
ecco come nasce
la mia canzone"**

Lezione del rocker a Bologna
"Ci sono troppe menzogne su questo pianeta, io cerco di sposare sempre la verità"

LUCA VALTORTA, pagina 38

VENERDI
**25
01
19**
ANNO 44
N° 21

In Italia
€2,00
con il Venerdì



Roma
Min 2°C
Max 9°C

Milano
Min -3°C
Max 6°C

il venerdì Oggi Porajmos, l'Olocausto dimenticato

Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Svezia, Olanda, Slovenia € 2,30 - Croazia € 2,50 - Regno Unito € 2,20 - Svizzera CHF 3,30

Bicentenario Nel Regno di Sardegna il francobollo che bruciò il Penny Black
ANDREA PARODI — P. 28

"Il primo Re" Diventa un film la nascita violenta di Roma
FULVIA CAPRARA — PP. 28-27

Calcio e denaro Real club più ricco La Juventus fuori dalla "top ten"
GIANLUCA ODDENINO — P. 34

CIBUS
CONNETT
PARMA 10/11 APRILE 2019
www.cibus.it
Follow CIBUS: [social icons]

LA STAMPA

CIBUS
CONNETT
PARMA 10/11 APRILE 2019
www.cibus.it
Follow CIBUS: [social icons]

VENERDÌ 25 GENNAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € | ANNO 153 | N. 24 | 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

LA LEGA: BASTA CON MADURO. I GRILLINI: NO A INGERENZE ESTERNE. IL PREMIER PRUDENTE

Battaglia sul Venezuela Putin sfida Trump In Italia gialloverdi divisi

Viaggio per la strade di Caracas tra i generali filo-regime: già 26 morti
Parla il ministro degli Esteri, Moavero: soluzione democratica con l'Ue

REPORTAGE

PAOLO MASTROLILLI
INVIATO A CARACAS

Sembra domenica mattina, nel centro di Caracas. Niente traffico, poca gente per strada, camionette e moto della Guardia Nacional Bolivariana che pattugliano. Oltre agli

scontri e ai morti, che purtroppo da due anni a questa parte stanno diventando la normalità in Venezuela, colpisce la lentezza della capitale. CONTINUA ALLE PAGINE 2 E 3
CAPURSO, FEMIA, LOMBARDO E IL COLLOQUIO DI MARCO ZATTERIN — P. 2-5

CONNAZIONALI, COMMERCIO E POLITICA

E' UNA CRISI CHE RIGUARDA ANCHE NOI

MICHELE VALENSISE — P. 25

Torino, la rivolta anti fast food degli studenti che piace ai prof



I giovani con i cartelli anti fast food fronteggiati dalle forze dell'ordine davanti a Palazzo Nuovo | CALLEGARO — P. 17

STAMPA PLUS ST+

MEDIO ORIENTE

GIORDANO STABILE

Maghi, rapper e show Così l'Arabia Saudita va a caccia di turisti

P. 13



PERSONAGGIO

ANDREA VACCARI

Dall'Emilia a Hong Kong Il maestro fornaio svela i segreti del nostro pane

P. 18



LE STORIE

MASSIMILIANO RAMBALDI

Il miele dopo il pallone Per l'ex granata Lentini nuova vita a 50 anni

P. 32

MARCELLO GIORDANI

Leonardo, la leggenda del cavallo d'oro rivive nel Castello di Novara

P. 32

IL TRIBUNALE DEI MINISTRI

"Diciotti, Salvini va processato" Lui: non cambio

Il tribunale dei ministri di Catania vuole processare il ministro dell'Interno Salvini per sequestro di persona aggravato, per la vicenda dei 177 migranti rimasti per giorni sulla nave Diciotti prima di avere un «porto sicuro» dove sbarcare. «Ci riprovano, torno a essere indagato per sequestro di persona e di minori, con una pena prevista da 3 a 15 anni - è la reazione del leader leghista - Ma lo dico fin da ora, io non cambio di un centimetro la mia posizione». In un'intervista a «La Stampa», l'ex presidente della Corte Costituzionale, Giovanni Maria Flick, sostiene che «spetta al Parlamento valutare se il ministro ha difeso l'interesse nazionale o meno». ALBANESE, ORIGINETTI, SCOPPA, SORGI E UN COMMENTO DI DE SIEKRO — PP. 6-7-25

TENSIONE NELL'ESECUTIVO

Tav, Tria al M5S "Sblocciamo gli investimenti"

Nel giorno in cui Salvini torna alla carica sulla Tav ("Va assolutamente fatta"), Tria invita il M5S a sbloccare gli investimenti e confessa i suoi dubbi sulla metodologia utilizzata per effettuare l'analisi costi-benefici. "Non l'ho letta - ammette il ministro dell'Economia a margine del Forum di Davos - E sarei curioso di vedere come è stata fatta". Il titolare del Tesoro spiega che "ci sono molti modi per farla" e confessa di non essere a conoscenza di quello utilizzato dalla commissione di esperti per la Torino-Lione. Ma dunque, la metodologia non è stata concordata a monte con il governo? "Non lo so. Io non sono entrato in questa vicenda". Il ministro non è stato coinvolto, eppure ricorda che "di analisi costi-benefici, sul piano metodologico, ne ho molta conoscenza a livello personale". BRESOLIN, GIOVANNINI E SALVAGGIULO — P. 8-9

BUONGIORNO

Quale fosse il criterio lo avevamo capito, ma il ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede, ha avuto l'accortezza di illustrarlo. Parlando in Senato e poi alla Camera, ha osservato che i dati sulla corruzione sono allarmanti: l'Italia è il paese Ocse (organizzazione cooperazione e sviluppo, trentasei paesi ricchi del pianeta) con il più alto tasso di corruzione percepita: l'ottantacinque per cento degli italiani ritiene la politica corrotta, indistintamente. Un'animata pia gli ha fatto notare che un conto è la corruzione percepita, altro è la corruzione reale. E infatti, dopo anni di autolesionismo - entusiasticamente praticato da partiti e giornali - un paio di settimane fa l'Eurispes ha spiegato che le classifiche basate sulla percezione non valgono nulla: percepiamo il paese corrotto, scendiamo in classifica, lo

Il governo percepito

MATTIA FELTRI

percepiamo ancora più corrotto, scendiamo ancora di più in classifica. Un capolavoro. L'Italia, continua l'Eurispes, è meno corrotta di quanto gli italiani credano, ed è migliore della reputazione che di sé ha diffuso nel mondo. E vero, ha detto Bonafede, e ha aggiunto che però è inutile parlare di dati: i giovani scappano da qui e le aziende non vengono a investire perché percepiscono un paese corrotto, e quindi è comunque un'emergenza (e si fa la Spazzacorrotti, con pene maggiori e minori garanzie per gli indagati). Spettacolare: l'emergenza non c'è ma, siccome è percepita, l'emergenza c'è, così sarà ancora più percepita. Un genio. Poi estendi il criterio, contro ogni statistica, a immigrazione, criminalità e (in parte) povertà, ed ecco le emergenze e la strategia del governo percepito. —



IN EDICOLA

Class
5G
...COME SI VIVRÀ, MECQUEL, NELLE OPTA
IL NUOVO NUMERO DI CLASS

Altamoda, Parigi passa il testimone a Roma

Al via la fashion week capitolina, che mette l'accento sui giovani servizi in MFF



Un look Balmain

il quotidiano dei mercati finanziari

Rete del Mef in caso di Brexit senza accordo

Con misure per garantire la continuità dei mercati, come sollecitato da MFF
Pira a pagina 4

Anno XXX n. 018
Venerdì 25 Gennaio 2019

€2,00



IN EDICOLA

Capital
MILLENNIAL

Con MFF Allegorie for Fashion n. 018 a € 2,00 (R 2,00 - € 2,00) - Con MFF Allegorie for Living n. 018 a € 2,00 (R 2,00 - € 2,00) - Con MFF Allegorie della Assicurazione Leader 2019 a € 4,00 (R 3,00 - € 2,00) - Con MFF Allegorie della Banca Leader 2019 a € 4,00 (R 3,00 - € 2,00)

Spedizioni in A.P. art. 1, comma 1, n. 4064, DCB Milano - L. N. 2.140 - C.A.P. 43018 Firenze € 2,00



BORSA +0,85% 1€ = \$1,1341

BORSE ESTERE	Euro-Yen	124,43	▼
Dow Jones	24.821	▼	
Nasdaq	7.896	▲	
S&P 500	2.461,7	▼	
Francfort	11.130	▼	
Zurigo	8.837	▼	
Londra	6.819	▼	
Parigi	4.872	▼	
VALUTE-RENDIMENTI	Euro-Bund	162,80	▲
Euro-Dollari	1,1341	▼	
Euro-Sfratino	0,8709	▼	
FUTURE	Euro-Bp	127,80	▼
US T-Bond	145,84	▲	
Fluxo Mib	19.564,48	▼	
S&P500 Cime	2.461,7	▼	
Nasdaq100 MFF	6.899	▲	

FOCUS OGGI
Stm balza del 10% grazie alla crescita nel trimestre
Per il 2019 attesi ricavi in calo, ma il margine lordo è visto al 39%. Il ceo Chery ottimista sul secondo semestre
Tetti a pagina 12

IL ROMPISPREAD
Bankitalia: i prestiti saranno più difficili. Perché oggi, invece...

CREDITO & REGOLE BANKITALIA CONVOCA I PICCOLI ISTITUTI PER STUDIARE IL MECCANISMO IPS

Popolari con garanzia comune

Per mettere in sicurezza queste banche Via Nazionale propone un accordo di reciproco sostegno su capitale e liquidità. Soluzione ritenuta più praticabile rispetto alla creazione di una holding unica
(Gualtieri a pagina 2)

UNA LETTERA INVIATA ANCHE ALLA CONSOB ATTACCA ELLIOTT E LA GESTIONE DEL BOARD DA NOVEMBRE A OGGI

Vivendi mette nel mirino i sindaci di Telecom

I francesi chiedono al collegio sindacale un pronto intervento e un'assemblea a febbraio
(Follis a pagina 6)

JC FLOWERS & C
I fondi speculativi volteggiano su Carige
(Gualtieri a pagina 2)

PREVISTA A MARZO LA TLTRO DELLA BCE
Draghi vede rischi in aumento per la crescita dell'Eurozona
La domanda di credito? Rallenta soltanto in Italia
(De Mattia e Nirfole alle pagine 3 e 14)

CASSA DEPOSITI
Tononi: il pil può accelerare se lo spread cala ancora
(Elisei a pagina 7)

1909 - 2019 Chiamala ancora Banca

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

Banco Desio

Il Gruppo Banco Desio festeggia insieme a voi 110 anni di rapporti personali. www.bancodesio.com

Bruxelles sostiene che le port authority devono pagare le tasse

Scontro Italia-Ue sui porti

Per la Commissione il sistema attuale si configura come aiuto di Stato e falsa la concorrenza all'interno dell'Unione. Governo pronto a impugnare la sentenza

NICOLA CAPUZZO

L'Italia si prepara a dare battaglia a Bruxelles sulla politica portuale. Il Governo non sembra voler accettare infatti le conclusioni cui è giunta la Commissione Europea secondo cui le Autorità di sistema portuale devono pagare le tasse sul reddito per l'attività economica svolta. Il ministro dei trasporti Danilo Toninelli i primi giorni di gennaio ha infatti ricevuto una comunicazione di 23 pagine firmata dal commissario europeo per la concorrenza Margrethe Vestager, a conclusione di un'indagine avviata nel 2013. Ora ha due mesi di tempo per far sapere se l'Italia intende accettare o meno quanto deciso dall'Europa. La conclusione cui giunge la Commissione Ue è che gli enti pubblici non economici che in Italia gestiscono i porti, diversamente da quanto accadeva finora devono essere soggetti a imposte sui redditi.

«La mancata assoggettazione delle attività economiche svolte dai porti all'imposta sul reddito delle società comporta un vantaggio selettivo», sostiene l'Europa, «che rischia di falsare la concorrenza e gli scambi intra-Ue. Di conseguenza l'esenzione fiscale concessa alle AdSP costituisce un aiuto di Stato poiché incide sugli scambi intra-Ue».

Il termine ultimo per correggere l'attuale impostazione è il 31 dicembre 2019, ma già a inizio marzo l'Italia dovrà comunicare a Bruxelles se intende accettare o meno la sentenza. Roma sembra orientata a opporsi ricorrendo, se necessario, alla Corte di giustizia europea, così come fatto di recente e per lo stesso motivo dal porto fluviale di Bruxelles.

In settimana a Roma il Ministero dei trasporti ha convocato la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, a seguito della quale è stata diramata una nota dove in sintesi si dice che a breve si riuniranno «appositi tavoli tecnici per studiare «possibili azioni di semplificazione normativa» e per affrontare «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». Edoardo Rixi, viceministro ai trasporti, leghista, ha poi precisato che il governo intende mantenere i porti italiani «sotto il controllo pubblico, la cui natura pubblica non è in discussione». Pare dunque allontanarsi l'ipotesi (da tempo caldeggiata da Rixi) di trasformare le Autorità di Sistema Portuale in spa.

Al di là delle dichiarazioni ufficiali però, secondo quanto riferito a MF Shipping&Logistica, l'Italia propenderà per la linea dura opponendosi al diktat di Bruxelles. «Ma prima occorrerà comunicare la non accettazione della decisione della Commissione Ue, poi si aprirà una procedura e solo allora si potrà ricorrere contro Bruxelles», spiega una fonte. La sede per impugnare il provvedimento è la Corte di giustizia Ue. Se invece prevarrà l'orientamento della Commissione Europa per l'Italia gli effetti potrebbero essere per certi aspetti dirompenti. Dal punto di vista finanziario, l'imposizione fiscale delle attività economiche svolte dalle port authority probabilmente non metterebbe in ginocchio nessuno scalo ma finirebbe per privilegiare quelli che già oggi hanno infrastrutture e traffici in grado di generare solide entrate per i rispettivi enti. C'è poi il tema legato al trasferimento di risorse pubbliche dallo Stato alle AdSP che, non ammissibili secondo l'orientamento comunitario. Ciò porterebbe in futuro alla necessaria compartecipazione dei privati alla realizzazione di nuove infrastrutture, ma anche in questo caso sarebbero avvantaggiati gli scali in grado di servire mercati più ampi (tipo quelli del Nord Tirreno e del Nord Adriatico). Dopodiché non vanno dimenticate le azioni legali e risarcitorie che le port authority potrebbero subire se passasse la linea Ue.

(riproduzione riservata)



Il MIT in rotta di collisione con l'UE: I porti non si tassano e rimangono pubblici

Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, all'ordine del giorno il tema dei presunti aiuti di Stato ai porti argomento

ROMA Si è svolta ieri mattina presso la sede del Mit la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Il ministro Danilo Toninelli ha aperto la riunione che è stata successivamente presieduta dal viceministro con delega ai Porti Edoardo Rixi. All'ordine del giorno il tema dei presunti aiuti di Stato ai porti argomento sul quale arriva il "no" deciso del viceministro Rixi sulla tassazione dei porti. I presidenti ha spiegato 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.



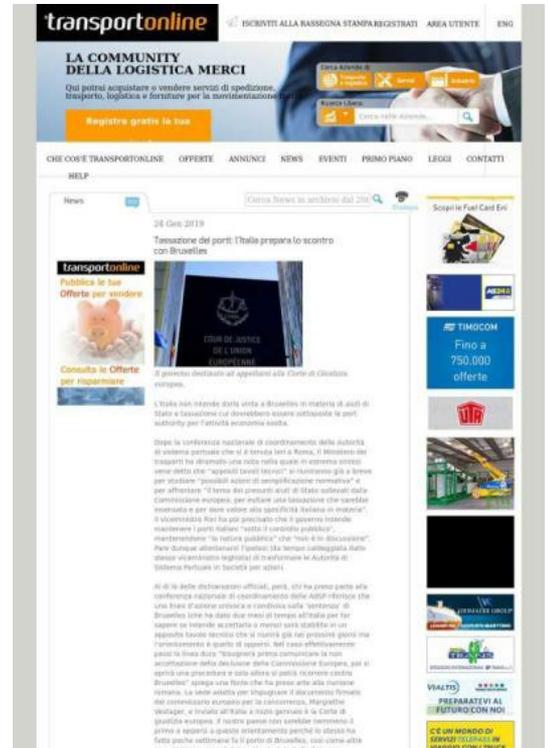
Porti SpA: un'altra questione cruciale dei trasporti di cui si discute troppo poco

(FERPRESS) Roma, 24 GEN Le stranezze del mondo dei media sono numerose (soprattutto in relazione ai trasporti), ma è certo singolare che sia solo un giornale, il Fatto quotidiano, ad interessarsi di un tema che in realtà ha notevolissime implicazioni e riguarda il settore dei porti. Piccolo riassunto introduttivo: l'Unione Europea ha promosso un'indagine, mettendo nel mirino il regime fiscale delle Autorità portuali, che sono ancora enti pubblici statali (anche se di natura particolare), e chiedendo in pratica che queste ultime siano soggette al regime del pagamento dell'IVA su canoni concessori e altro. Come tutte le vicende che riguardano l'UE, si tratta di questioni molto complicate e in cui si intrecciano una pluralità di interessi. In generale, come nel caso della fusione Alstom-Siemens (forse l'unica prospettiva per far sopravvivere l'industria ferroviaria europea come player internazionale rispetto alla concorrenza dei colossi rigorosamente statali cinesi), la rigidità delle norme provenienti da Bruxelles a volte determina risultati autoflagellanti, ma nel caso specifico bisogna intendere che c'è la solita questione che nel consesso europeo l'Italia finisce per giocare il ruolo del vaso di coccio tra i vasi di ferro. Infatti, sempre in relazione alla questione specifica, non c'è chi manca di osservare la uniformità dei principi di imposizione fiscale (principio a cui si richiama l'azione di Bruxelles) finisce per favorire i porti del Nord Europa, che hanno sviluppato i loro straordinari piani di espansione fruendo di tutti gli aiuti pubblici, ma oggi presentano una veste che li mette al riparo da ogni attacco. Esattamente come nel caso delle banche, l'Italia ha invece ritardato (esattamente vent'anni tra una riforma portuale e un'altra) tutte le trasformazioni possibili, ed ora si ritrova ad esercitare un lavoro diplomatico per metterci una pezza, come si dice in gergo. In realtà, come sottolineano gli operatori, il rischio è abbastanza grosso, perché in ballo non c'è solo la questione del pagamento dell'IVA (che, alla fine, si risolverebbe in una partita di giro, che le Autorità portuali sono costrette a pagare dallo Stato), ma qualcosa di molto più sostanzioso (e, in qualche maniera, decisivo), e cioè il cambiamento di status delle Autorità, con la conseguenza che ogni stanziamento pubblico per migliorare il funzionamento dei porti (ad esempio, ingrandimenti, dragaggi etc.) incorrerebbe nella tagliola dei famigerati aiuti di Stato. Il Fatto quotidiano, con il collega Andrea Moizo, informa opportunamente su questa questione (che probabilmente viene tenuta sottotraccia, forse proprio per favorire il lavoro diplomatico con Bruxelles, che si spera sia in corso), ma la inserisce all'interno di una divergenza di orientamenti, che sul punto specifico vi sarebbe tra le forze politiche che compongono l'attuale maggioranza di governo. Secondo il quotidiano, vi sarebbe infatti un orientamento favorevole alla trasformazione delle Autorità di sistema portuali (appena costituite e ridotte al numero di 15-16 dopo la riforma Delrio) in Società per azioni, con una definitiva trasformazione che aprirebbe molti problemi giuridici, ma consentirebbe anche un maggior ruolo delle amministrazioni locali (oltre ad obiettivi molto spesso invocati come sburocrazizzazione etc.). La questione appare tutto meno che un capitolo da affrontare secondo schemi ideologici. E' lo stesso quotidiano a ricordare come gli interessi in gioco siano enormi, ma soprattutto vale la pena sottolineare come la partita dei porti giochi oggi in Italia un ruolo, che non è esagerato definire decisivo. Molti porti (sia merito della riforma o no) stanno uscendo da una fase di stagnazione che è durata fin troppo tempo, mentre tutti gli analisti sono concordi nel ritenere che alcuni eventi macroeconomici (il raddoppio della capacità del canale di Suez, una rinnovata centralità del Mediterraneo, etc.) aprano nuove e importanti prospettive allo sviluppo della logistica, sia portuale che non, del nostro Paese. Non sarebbe male che di queste questioni si interessasse non un solo un giornale, ma qualcuno in più del mondo dei media, ma questa è una vecchia questione quando si parla di trasporti.



Tassazione dei porti: l'Italia prepara lo scontro con Bruxelles

L'Italia non intende darla vinta a Bruxelles in materia di aiuti di Stato e tassazione cui dovrebbero essere sottoposte le port authority per l'attività economica svolta. Dopo la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale che si è tenuta ieri a Roma, il Ministero dei trasporti ha diramato una nota nella quale in estrema sintesi viene detto che appositi tavoli tecnici si riuniranno già a breve per studiare possibili azioni di semplificazione normativa e per affrontare 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 precisato che il governo intende mantenere i porti italiani sotto il controllo pubblico, mantenendone la natura pubblica che non è in discussione. Pare dunque allontanarsi l'ipotesi (da tempo caldeggiata dallo stesso viceministro leghista) di trasformare le Autorità di Sistema Portuale in Società per azioni. Al di là delle dichiarazioni ufficiali, però, chi ha preso parte alla conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP riferisce che una linea d'azione univoca e condivisa sulla sentenza' di Bruxelles (che ha dato due mesi di tempo all'Italia per far sapere se intende accettarla o meno) sarà stabilito in un apposito tavolo tecnico che si riunirà già nei prossimi giorni ma l'orientamento è quello di opporsi. Nel caso effettivamente passi la linea dura bisognerà prima comunicare la non accettazione della decisione della Commissione Europea, poi si aprirà una procedura e solo allora si potrà ricorrere contro Bruxelles spiega una fonte che ha preso parte alla riunione romana. La sede adatta per impugnare il documento firmato dal commissario europeo per la concorrenza, Margrethe Vestager, e inviato all'Italia a inizio gennaio è la Corte di giustizia europea. Il nostro paese non sarebbe nemmeno il primo a opporsi a questo orientamento perché lo stesso ha fatto poche settimane fa il porto di Bruxelles, così come altre associazioni nazionali dei porti esteri. In Italia il ricorso potrebbe partire dal Ministero dei trasporti, così come dalle singole Autorità di Sistema Portuale. Se invece prevarrà l'orientamento della Commissione Europa per l'Italia gli effetti potrebbero essere dirompenti sotto diversi aspetti. In primis, da un punto di vista finanziario e contabile, l'imposizione fiscale delle attività economiche svolte dalle port authority non metterebbe in ginocchio probabilmente nessuno scalo ma certamente finirebbe per privilegiare quelli che già oggi hanno infrastrutture e traffici in grado di generare elevate entrate per i rispettivi enti. Nei porti minori, per converso, difficilmente potrebbe essere finanziata una nuova opera infrastrutturale dal costo elevato avendo a disposizione risorse economiche ancora più limitate. C'è poi il tema legato al trasferimento di risorse pubbliche dallo Stato alle AdSP che, secondo l'orientamento comunitario (recentemente confermato anche dal caso del porto di Napoli e dei bacini di carenaggio dati in concessione ma ristrutturati con denaro pubblico), non sarebbero ammissibili. Ciò porterebbe in futuro alla necessaria compartecipazione dei privati (sottoforma di partnership pubblico private) alla realizzazione di nuove infrastrutture ma anche in questo caso sarebbero avvantaggiati in particolare gli scali più attraenti, quelli cioè in grado di servire mercati più ampi (ad esempio quelli del Nord Tirreno e del Nord Adriatico). Il vero problema è che, essendo le Autorità portuali imprese, il trasferimento di risorse da Roma potrebbe configurarsi come aiuto di Stato e andrebbe quindi notificato a Bruxelles e potenzialmente potrebbe essere bocciato sottolinea un presidente di port authority.



Rixi: natura pubblica dei porti resta, obiettivo snellire

Riunita al Mit conferenza coordinamento su osservazioni Ue

(ANSA) - 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, 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". (ANSA).



Informazioni Marittime

Primo Piano

Rixi, "La natura pubblica dei porti non è in discussione"

Nella conferenza delle autorità portuali, il viceministro ha sottolineato l'urgenza di semplificare la burocrazia

I porti italiani saranno sempre gestiti da un ente pubblico, piuttosto c'è da semplificare l'elefante burocratico, negoziare con la Commissione europea sugli aiuti di Stato. E perché, magari fare entrare i sindaci nei comitati di gestione dei porti. Di questo si è soprattutto parlato nel corso della conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, tenutasi mercoledì mattina al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il ministro Danilo Toninelli ha aperto la conferenza, poi i lavori sono stati presieduti dal viceministro con delega ai porti Edoardo Rixi. Al centro della discussione, le osservazioni della Commissione europea in merito ai presunti aiuti di Stato ai porti e interventi di semplificazione della legge 84/94. «Affronteremo in appositi tavoli tecnici - dice Rixi - 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». Ma sulla questione la posizione del governo è chiara, essendo, continua il viceministro, «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 presidenti delle autorità di sistema portuale hanno infatti sottolineato l'importanza di procedere a misure di semplificazione della propria governance, così da renderla più efficace. Toninelli si è detto favorevole alla presenza dei sindaci all'interno dei comitati di gestione dei porti, come riferisce il sindaco di Livorno e coordinatore delle città portuali Anci, Filippo Nogarini, al termine del tavolo tecnico. «Anche sulla parte riguardante l'urbanistica - ha detto Nogarini - registriamo disponibilità a rivedere il decreto correttivo porti per renderlo più vicino e omogeneo alle esigenze dei territori comunali». Anche Toninelli non segue la strada della privatizzazione, eventualità riportata oggi da alcuni quotidiani. «Il ministro ha detto in maniera inequivocabile - conclude Nogarini - che i porti sono un patrimonio nazionale e che si farà di tutto per snellire e semplificarne la gestione nell'interesse del paese».

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

Info cookie Chiudi

Mostra maggiori informazioni

Informazioni Marittime

POLITICHE MARITTIME 24 GEN 2019

Altri servizi ai nostri **Servizi On Line**
Arrivi e partenze
Bollettino Arvisatore Marittimo
SCOPRI

P²

Milano 31 Gennaio 2019
SISTEMA PORTUALE LOGISTICA
MARE POLIDOTTO

I porti italiani saranno sempre gestiti da un ente pubblico, piuttosto c'è da semplificare l'elefante burocratico, negoziare con la Commissione europea sugli aiuti di Stato. E perché, magari fare entrare i sindaci nei comitati di gestione dei porti. Di questo si è soprattutto parlato nel corso della conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, tenutasi mercoledì mattina al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il ministro **Daniilo Toninelli** ha aperto la conferenza, poi i lavori sono stati presieduti dal viceministro con delega ai porti **Edoardo Rixi**.

Al centro della discussione, le osservazioni della Commissione europea in merito ai presunti aiuti di Stato ai porti e interventi di semplificazione della legge 84/94. «Affronteremo in appositi tavoli tecnici - dice Rixi - 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». Ma sulla questione la posizione del governo è chiara, essendo, continua il viceministro, «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 presidenti delle autorità di sistema portuale hanno infatti sottolineato l'importanza di procedere a misure di semplificazione della propria governance, così da renderla più efficace.

Toninelli si è detto favorevole alla presenza dei sindaci all'interno dei comitati di gestione dei porti, come riferisce il sindaco di Livorno e coordinatore delle città portuali Anci, **Filippo Nogarini**, al termine del tavolo tecnico. «Anche sulla parte riguardante l'urbanistica - ha detto Nogarini - registriamo disponibilità a rivedere il decreto correttivo porti per renderlo più vicino e omogeneo alle esigenze dei territori comunali». Anche Toninelli non segue la strada della privatizzazione, eventualità riportata oggi da alcuni quotidiani. «Il ministro ha detto in maniera inequivocabile - conclude Nogarini - che i porti sono un patrimonio nazionale e che si farà di tutto per snellire e semplificarne la gestione nell'interesse del paese».

Contatti: [w](#) [i](#) [f](#)

Luciani: Rixi e Toninelli rischiano di distruggere la portualità Italiana

Prima di trasformare le AdSp in Spa dovranno passare sui cadaveri dei portuali

Massimo Belli

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

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
Piazza del Leghista, 21 - 07123 - Livorno (LI)
www.messaggeromarittimo.it

Messaggero Marittimo.it

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

Luciani: Rixi e Toninelli rischiano di distruggere la portualità Italiana

Prima di trasformare le AdSp in Spa dovranno passare sui cadaveri dei portuali

14 gennaio 2019
di Massimo Belli

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome
Nome e Cognome

Indirizzo email:
Email (indirizzo email)

Regioni:

ULTIME POPOLARI VIDEO

PORTI 24 GEN 19
Luciani: Rixi e Toninelli rischiano di distruggere la portualità Italiana

PORTI 24 GEN 19
Seminario sulla gestione sostenibile del porto storico

PORTI 24 GEN 19
Ancona: Confortignato su viabilità portuale

SHIPPING 22 GEN 19
Cantiere navale Vittoria vara la prima unità messaggeri

INDUSTRIA 16 GEN 19
Confindustria replica a Legambiente su miniera Elba

ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN

che noi portuali da tempo abbiamo compreso la volontà di questa classe politica di distruggere l'intero sistema portuale italiano. La scusa, patetica, dello snellimento burocratico, presumibilmente ha colto in inganno anche il ministro Toninelli che, a quanto pare, non ha ben chiara la gravità di una rimodulazione del sistema porti. Non certo noi operatori che viviamo il porto 365 giorni all'anno. Con la semplicità di chi opera all'interno di uno scalo, mi permetto di spiegare al Ministro cosa vorrebbe fare il suo collega di governo, per meglio comprendere la gravità della vicenda. La Spa, dopo esser stata costituita (da verificare la modalità), sarà obbligata a prendere decisioni, anche e soprattutto dal punto di vista infrastrutturale, guardando al proprio esclusivo vantaggio economico e patrimoniale. L'interesse dello Stato verrà meno a favore di un nuovo mercato deregolamentato e del profitto di pochi. Tutto questo porterà alla distruzione dell'attuale governance portuale e creerà, all'evidenza, numerose ed insormontabili problematiche a livello amministrativo e gestionale. Le imprese portuali saranno destinate a scomparire o ricoprire un ruolo marginale, con le banchine e gli spazi portuali che saranno assegnati esclusivamente ai grandi gruppi armatoriali, con buona pace della salvaguardia dell'occupazione e della dignità dei lavoratori. La trasformazione delle Autorità di Sistema portuale in Spa creerebbe l'anarchia gestionale-amministrativa e si arriverebbe alla sostanziale privatizzazione dei porti italiani, evenienza già decisa da tempo da chi realmente muove i fili del leghista Rixi. La precedente Riforma, voluta e realizzata dal ministro Delrio, certamente perfettibile sotto alcuni aspetti, ha avuto però il grande merito di comprendere (dopo varie audizioni con tutti gli stakeholders portuali, compreso il sottoscritto) che l'unico modo per rendere veramente competitivi i nostri porti è quello di metterli a Sistema. L'Italia, infatti, geograficamente al centro del Mediterraneo, deve arrivare ad essere considerata come un unico porto di cui gli attuali scali marittimi rappresentano le singole banchine. Appare evidente che le volontà di Rixi, qualora venissero realizzate, condurrebbero a risultati diametralmente opposti: ciascuna Spa non potrebbe far altro che adoperarsi per implementare i propri profitti, dando vita ad una guerra tra i porti italiani, l'uno contro l'altro armato. A beneficiarne, ovviamente, saranno gli scali più congeniali agli interessi dei governanti di turno, gli altri, invece, saranno destinati a morire lentamente. E quando muore un porto, muore tutta l'economia del territoriale. Tutto questo è già stato stigmatizzato da Ancip (Associazione Nazionale Imprese e

Compagnie Portuali) e dai sindacati. E tutti insieme ribadiamo come le Autorità di Sistema portuale sono e devono rimanere Enti pubblici non economici di rilevanza nazionale, ex art. 6 comma 5 l.n. 84/94. Spero di aver reso più chiara l'idea a Rixi e Toninelli, che, prima di trasformare le AdSp in Spa e conseguentemente svendere i nostri porti, dovranno letteralmente passare sui cadaveri di noi portuali. E la storia insegna che non è mai stata una 'passeggiata'. Non è una minaccia, questa è una promessa.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Conferenza nazionale AdSP discute semplificazione normativa e ruolo dei sindaci

Tra i temi caldi, anche le osservazioni della Commissione europea in merito ai presunti aiuti di Stato ai porti

Semplificazione amministrativa, aiuti (presunti) di Stato e ruolo dei sindaci nella gestione dei porti. Questi i temi più importanti all'ordine del giorno nel corso della conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale tenuta mercoledì mattina al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il ministro Danilo Toninelli ha aperto la conferenza, ma nel prosieguo dei lavori la riunione è stata presieduta dal viceministro con delega ai Porti Edoardo Rixi. Al centro della discussione, le osservazioni della Commissione europea in merito ai presunti aiuti di Stato ai porti e interventi di semplificazione della Legge 8494. "I presidenti ha spiegato 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 ha precisato il viceministro - 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". Intanto il ministro Toninelli ha dichiarato di "non essere contrario" all'eventuale 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 tavolo tecnico. "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".



L'analisi

IL PORTO E LA SFIDA AD ORIENTE

ALDO LAMPANI

Il futuro dei porti, e di Genova se vogliamo restare al Mediterraneo, passa da tre concetti: globalizzazione, automazione ed innovazione. Ma il domani va soprattutto interpretato. Le quote di lavoro più ricche toccheranno a chi saprà avere le migliori nuove idee.

I soldi arriveranno a ruota. La bussola del business oggi indica l'oriente e mai come oggi le strategie commerciali usate in passato valgono poco.

Oggi conta la Cina, ed i waterfront si adattano al dover compiacere gli occhi a mandorla. Basta guardare agli investimenti enormi di Germania (Brema, Amburgo), Belgio (Anversa) ed Olanda (Rotterdam e tutto il Randstad). Tutti rivolti all'offerta da oriente. Le sponde d'oltre Atlantico si osservano con distacco.

Negli ultimi 30 anni, infatti, la domanda di trasporto marittimo di container è cresciuta ad un tasso dell'8-9% annuo, a fronte della crescita annua dell'11% della flotta mondiale. Percentuali che hanno inciso ed incidono ancora sui noli e sui costi generali di banchina. Dunque un mercato ondivago, difficile, che sceglie di volta in volta le flotte per il carico e i porti per mettere a terra. Negli ultimi venti anni i porti della Germania hanno sostanzialmente raddoppiato la quantità di merci gestite, giungendo a superare i 300 milioni di tonnellate.

I due porti container di Brema e Amburgo sono, in quota maggiore, i grandi protagonisti della crescita. La quantità di merci movimentate nel porto di Brema "è cresciuta del 261% tra il 1995 e il 2013" (e del 287 a tutt'oggi ndr), come dice un rapporto ufficiale stilato dalle autorità tedesche, mentre nello stesso periodo Amburgo ha visto una crescita dell'83% (al 90% a fine 2015). Il dato, sposato alla realtà italiana, ha riscontri diversi, inferiori alle percentuali del nord Europa. Lo conferma il Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica. Che riprende anche le pubblicazioni più specialistica di ciò che sa di economia del mare. Infatti, dice il dipartimento, che: "uno studio della Mds Transmodal ipotizza una crescita dei porti dell'Italia settentrionale da 5 milioni di teu nel 2011 a 12 milioni nel 2030, puntando in particolare sul "possibile recupero da parte del Nord-Est (che passerebbe da poco più di 1 milione di teu a 6 milioni) di un ruolo di intermediario tra Asia e Europa centrale, zone ad elevata crescita economica". Questo scenario è teoricamente compatibile con l'evoluzione media 2000-2011 dell'insieme del settore container italiano.

Ma richiederebbe di replicare sul lungo periodo i tassi di crescita realizzati in Italia prima dell'intensificarsi della competizione da parte degli altri porti mediterranei o del Northern Range su costi, velocità, collegamenti ferroviari e stradali, interporti, spazi portuali e fondali. Richiederebbe dunque per poter essere realizzato di vincere la sfida con tutti questi nodi. Non come gli altri quindi, ma i porti italiani, con Genova in testa se la potrebbero giocare o quantomeno mantenere vivi i propri spazi di business. Ma il problema più grande è un altro. Dove svilupparsi: dice il Dipartimento che "con riferimento agli spazi a terra, sebbene la superficie complessiva dei nostri dieci porti più grandi sia dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam", gli scali italiani mostrano un rapporto tra superfici destinate alla movimentazione di container e numero di container movimentati simile a quello dei porti del Nord Europa.

L'esiguità degli spazi rispetto ai grandi porti del Nord, allo stato attuale, sembra penalizzare più l'accesso e le manovre ferroviarie che l'efficienza della movimentazione dei container in ambito portuale. Il dato che emerge sembrerebbe indirizzare le esigenze di programmazione volte ad incrementare la capacità degli scali verso la implementazione di nuove superfici a servizio dei traffici piuttosto che verso nuove opere di accosto. Allora che fare delle banchine sotto la Lanterna? Puntare su un retroporto che venga raddoppiato dalla Gronda oppure restare un porto "piccolo", ma di nicchia? La geografia dei porti del Mediterraneo sta cambiando velocemente e non a favore dell'Italia. È ancora nitida l'istantanea di qualche anno fa dello studio di **Assoport** e Srm sul trasbordo container



relativa all' incremento del 30% dei porti del Nord Africa. E la concorrenza si andrà intensificando, visto che (fonte Trasporti Italia.com) l' Algeria ha stanziato 3,3 miliardi di dollari per costruire un terminal container da oltre sei milioni di teu a El Hamdania, a un' ottantina di chilometri a Ovest di Algeri. Il nuovo porto con 23 banchine e una movimentazione annuale di oltre 25 milioni di tonnellate.

Una recente ricerca di SealIntel, società d' analisi sul trasporto marittimo, ripresa da " Trasporto Europa" afferma che la volatilità registrata dal settore del container "iniziata con la crisi macroeconomica, proseguirà per almeno altri quattro anni". L' instabilità riguarda soprattutto l' offerta e la domanda di stiva, un rapporto che cambia velocemente a causa delle condizioni mutevoli dell' economia globale. Ma che ha anche una causa definita come endemica. Genova, oggi hub " forte" dell' Alto Tirreno, è teoricamente pronta al proprio nuovo ruolo guida della portualità nazionale. Ma l' assunzione del ruolo deve avvenire in fretta. In Europa, chiaramente, nessuno sta ad aspettare. Perché altrove ci si muove già.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Viabilità portuale, per Confartigianato ritardi inaccettabili

Questo il comunicato integrale di Confartigianato riguardo i problemi sulla viabilità portuale

Di seguito riportiamo il comunicato integrale di Confartigianato riguardo i problemi sulla viabilità portuale. Ecco la nota. «Dopo le continue richieste avanzate dalla Confartigianato Trasporti Imprese An - Pu e dal comitato territoriale di Ancona, il tavolo unitario costituito presso l' **Autorità Portuale** di Ancona ha proseguito i suoi lavori elaborando una proposta per razionalizzare la viabilità ed individuare aree di sosta per le vetture e per i TIR lungo la Via Mattei, sotto i ponti del by pass e dell' Asse a Sud. Progetto che ovviamente sia per i passaggi tecnici che per i necessari finanziamenti avrà il suo iter che non potrà sicuramente essere breve. Per questo Confartigianato Trasporti, afferma Gilberto Gasparoni, segretario regionale, ha richiesto interventi rapidi per riasfaltare la viabilità su Via Mattei, quella retrostante l' ex fiera della pesca e quelle di accesso alla nuova darsena che vede un asfalto disastroso che è causa di continue rotture dei mezzi e rischi di incidenti stradali anche gravi. Per sottolineare questa grave situazione Confartigianato Trasporti fin dal dicembre scorso ha annunciato, anche in sede di gruppo di lavoro, che la categoria dell' autotrasporto portuale effettuerà uno sciopero del settore se i lavori di rifacimento del manto stradale, una nuova segnaletica e l' individuazione dei parcheggi per i TIR, non verranno effettuati in tempi brevi, prevedendo anche una possibile data per il mese di marzo. Dopo questa dichiarazione il gruppo di lavoro ha intensificato la sua attività tanto che si è giunti, con una strategia condivisa, a prevedere diversi step; il primo appunto è quello inerente l' asfaltatura della Via Mattei, della rotonda sotto l' asse a Sud, della strada retrostante l' ex fiera e della via che porta alla nuova darsena, con il rifacimento della segnaletica e la realizzazione di parcheggi dedicati ai TIR sul lato ferrovia. Abbiamo informazioni positive, afferma Gasparoni, tanto che ci sarebbe stato un incontro fra **Autorità Portuale** ed Amministrazione comunale di Ancona per valutare il tutto ed individuare procedure e finanziamenti per realizzare questa prima parte del progetto. Confartigianato giudica positivamente questo impegno concreto ed auspica che nel breve periodo si parta con i lavori suddetti, rimanendo fermo l' impegno dell' associazione di valutare l' esito dei lavori definendo tempi e modalità della manifestazione sindacale. Riteniamo non sia più accettabile il continuo aggravarsi della situazione, destinata a peggiorare con la stagione invernale. Da una parte gli imprenditori di Confartigianato, che lo ricordiamo a marzo del 2017 con una manifestazione di protesta dei trasportatori svolta dal porto e per le vie della città di Ancona avevano denunciato il grave dissesto del sistema viario nella Zipa e nel porto e la mancanza di parcheggi per le auto e per i camion. Angelo Pisa, presidente di Confartigianato Trasporti sottolinea che dopo gli interventi sulla Flaminia in prossimità di Torrette e sul Bay pass, la sosta dei veicoli nell' area portuale in particolare in Via Mattei, il caos viabilistico e camionistico è diventato insostenibile. Confartigianato Trasporti, nel sottolineare la gravità della problematica chiede un intervento finanziario anche con il contributo dell' AP per rimettere a nuovo le strade di ingresso e dentro al porto che sono impraticabili. Inoltre è opportuno individuare azioni di potenziamento del trasporto pubblico urbano dalla SSFF al Porto ed a Marina Dorica. Crediamo - conclude Gasparoni - che su queste questioni si debba operare con grande energia perchè il porto rischia di esplodere e le imprese non possono perdere ulteriori opportunità e subire gravi danni ai mezzi che debbono essere sottoposti a continue manutenzioni e per una questione di sicurezza». Per muoverti con i mezzi pubblici nella città di Ancona usa la nostra Partner App gratuita !

ANCONA TODAY Cronaca

Viabilità portuale, per Confartigianato ritardi inaccettabili

Questo il comunicato integrale di Confartigianato riguardo i problemi sulla viabilità portuale

I più letti di oggi

- Anno, al margine della sanità e della Stato non è di «Viva Italia» da avere in un'occasione
- Parola soltanto sulla Provincia tra auto e camion e il nostro
- Medico trovato morto in casa, al primo di martedì
- Stile del canti antichista nell'edificio ancora in corso, dopo negli antenati nel suo ambiente

APPARTENERE

COME CAMMINARE SULLA STRADA...
 IL PRIMO...
 IL PRIMO...
 IL PRIMO...

Di seguito riportiamo il comunicato integrale di Confartigianato riguardo i problemi sulla viabilità portuale. Ecco la nota.

«Dopo le continue richieste avanzate dalla Confartigianato Trasporti Imprese An - Pu e dal comitato territoriale di Ancona, il tavolo unitario costituito presso l' **Autorità Portuale** di Ancona ha proseguito i suoi lavori elaborando una proposta per razionalizzare la viabilità ed individuare aree di sosta per le vetture e per i TIR lungo la Via Mattei, sotto i ponti del by pass e dell'Asse a Sud. Progetto che ovviamente sia per i passaggi tecnici che per i necessari finanziamenti avrà il suo iter che non potrà sicuramente essere breve. Per questo Confartigianato Trasporti, afferma Gilberto Gasparoni, segretario regionale, ha richiesto interventi rapidi per riasfaltare la viabilità su Via Mattei, quella retrostante l'ex fiera della pesca e quelle di accesso alla nuova darsena

Porti: a Ancona esperienze a confronto su impatto ambientale

Presto 30 centraline tra Ancona e Falconara per inquinamento

(ANSA) - ANCONA, 24 GEN - Limitare l' inquinamento prodotto dalle attività dei porti italiani in considerazione del fatto che molti di loro insistono nelle aree cittadine, coniugando sostenibilità ambientale ed economica, ed uniformando su tutto il territorio nazionale l' azione di misurazione e controllo degli enti preposti. Se ne è parlato in un seminario promosso da Arpa (Agenzia per la protezione ambientale) Marche in collaborazione con la Regione, che oggi ad Ancona ha messo a confronto esperti Arpa e ricercatori provenienti da tutta Italia. Un' occasione per il sindaco della città Valeria Mancinelli e per il direttore generale di Arpa Marche Giancarlo Marchetti per annunciare il posizionamento, già dalle prossime settimane, tra Ancona e Falconara di una trentina di minicampionatori di polveri sottili per valutare l' inquinamento dell' aria. La zona da monitorare è stata divisa in quattro parti, ciascuna di 1km x 1km, in base alla densità abitativa, ai luoghi di aggregazione, alla localizzazione di infrastrutture con viabilità rilevante, alla presenza d' impianti industriali importanti e alla morfologia del territorio. Grazie alle loro piccole dimensioni e l' alimentazione a pannelli solari, i minicampionatori potranno essere installabili ovunque, dai balconi ai pali dell' illuminazione pubblica. I principali fattori d' impatto ambientale nelle aree portuali sono, secondo Marchetti, il traffico e la movimentazione di merci e passeggeri, la produzione di rifiuti assimilabili a quelli urbani, gli scarichi di sostanze inquinanti emessi a mare e a terra, i dragaggi, e la produzione di rifiuti e sostanze legate alla cantieristica, alla trasformazione dei prodotti della pesca e allo stoccaggio di merci pericolose. Essi possono generare infatti inquinamento atmosferico (emissioni di mezzi di trasporto e polveri derivanti dalla movimentazione delle merci), marino (sversamenti) e acustico, dovuto alle attività portuali di mare, di terra e di trasporto. "Comparare a livello nazionale le azioni messe in campo per contrastare questi fenomeni - ha dichiarato Marchetti - concorrerà a rispondere meglio alle richieste di conoscenza, sicurezza e salute dei cittadini e delle stesse Agenzie di protezione ambientale". A livello locale molto è già stato fatto grazie ad un accordo promosso dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale Rodolfo Giampieri insieme alla Capitaneria di Porto di Ancona, con le compagnie di navigazione traghetti e le agenzie marittime. L' accordo prevede, ha spiegato Giampieri, l' utilizzo dall' ormeggio all' uscita dello scalo di combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% (l' attuale legge prevede l' 1,5% ndr), assieme ad una più frequente manutenzione dei motori e alla pulizia di iniettori ed economizzatori, abbinata ad altre buone pratiche. Vi si aggiunge un regolamento ambientale che contempla l' obbligo di utilizzo di filtri antiparticolato per i mezzi sollevatori, sosta a motori spenti e tragitti accorciati per i mezzi che s' imbarcano, assieme ad interventi di efficientamento energetico nella zona **portuale**, ivi compresa l' installazione di colonnine per alimentazione elettrica delle piccole imbarcazioni (Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Marina Militare, servizio rimorchio).(ANSA).



Essi possono generare infatti inquinamento atmosferico (emissioni di mezzi di trasporto e polveri derivanti dalla movimentazione delle merci), marino (sversamenti) e acustico, dovuto alle attività portuali di mare, di terra e di trasporto. "Comparare a livello nazionale le azioni messe in campo per contrastare questi fenomeni - ha dichiarato Marchetti - concorrerà a rispondere meglio alle richieste di conoscenza, sicurezza e salute dei cittadini e delle stesse Agenzie di protezione ambientale". A livello locale molto è già stato fatto grazie ad un accordo promosso dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale Rodolfo Giampieri insieme alla Capitaneria di Porto di Ancona, con le compagnie di navigazione traghetti e le agenzie marittime. L' accordo prevede, ha spiegato Giampieri, l' utilizzo dall' ormeggio all' uscita dello scalo di combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% (l' attuale legge prevede l' 1,5% ndr), assieme ad una più frequente manutenzione dei motori e alla pulizia di iniettori ed economizzatori, abbinata ad altre buone pratiche. Vi si aggiunge un regolamento ambientale che contempla l' obbligo di utilizzo di filtri antiparticolato per i mezzi sollevatori, sosta a motori spenti e tragitti accorciati per i mezzi che s' imbarcano, assieme ad interventi di efficientamento energetico nella zona **portuale**, ivi compresa l' installazione di colonnine per alimentazione elettrica delle piccole imbarcazioni (Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Marina Militare, servizio rimorchio).(ANSA).

Che aria tira? La verità in 30 centraline

In arrivo mini-campionatori mobili di polveri sottili per misurare le emissioni di Ancona e Falconara L' Arpam potenzia i controlli sui livelli di smog con sensori installati anche su balconi e pali della luce

L' AMBIENTE ANCONA Qual è la qualità dell' aria che respiriamo? Per stabilirlo una volta per tutte, sono in arrivo 30 mini-campionatori mobili di polveri sottili chiamati ad analizzare i livelli di emissioni nelle città di Ancona e Falconara, che verranno dislocati dall' Arpam nelle aree più sensibili già entro febbraio. Il loro scopo sarà quello di rafforzare i controlli dei livelli delle pericolosissime PM10 e la loro variabilità nelle singole zone monitorate, nell' ambito del progetto sperimentale dell' allergologo Floriano Bonifazi sull' esposizione della popolazione ai pollini e alle polveri sottili.

La buona novella Ad annunciare la buona novella è stato ieri il direttore di Arpam, Giancarlo Marchetti, durante il seminario tecnico sulla gestione sostenibile delle attività portuali organizzato alla Loggia dei Mercanti, a cui hanno preso parte i rappresentanti delle agenzie ambientali che operano sul territorio nazionale. «Dai primi di gennaio è iniziato un campionamento giornaliero di polveri fini ad Ancona fa sapere Marchetti nelle stazioni di rilevamento della Cittadella e in quella mobile vicino alla stazione ferroviaria.

Proseguirà per tutto l' anno e, verosimilmente, fino alla primavera 2020. Verranno tracciati i principali inquinanti e i metalli pesanti, valutando la loro distribuzione nell' area urbana grazie ai mini-campionatori mobili». Si tratta di piccoli strumenti, alimentati a pannelli solari, installabili ovunque, dai balconi ai pali dell' illuminazione. Per lungo tempo, l' unica centralina di monitoraggio in funzione è stata quella della Cittadella e, benché posizionata nel polmone verde della città, ha spesso rilevato livelli di Pm10 sopra la soglia di guardia. Ora, invece, grazie ai mini-campionatori mobili, verranno analizzate anche le zone più trafficate e soprattutto il porto, considerato area particolarmente sensibile. «La gestione sostenibile delle attività nelle aree portuali è fattibile ha osservato il governatore Luca Ceriscioli . Il porto è una grande opportunità per la città e per tutta la regione. Ospita tante attività e questo produce emissioni. La scelta da compiere non è quella di nascondere i problemi, ma di risolverli assieme». Il Piano Inquinamento Ancona firmato da Bonifazi prevede un investimento di 240 mila euro, finanziati per la metà dalla Regione e, per la restante parte dal Comune di Ancona (60 mila euro) e dall' **Autorità Portuale** (60 mila euro).

Meno zolfo «La sostenibilità è il tema fondamentale per il rapporto con le comunità, specie in un porto come il nostro che opera a ridosso della città sottolinea Rodolfo Giampieri, presidente dell' **Autorità portuale** di sistema . Un tema su cui stiamo lavorando con le altre istituzioni: in collaborazione con la Capitaneria di porto di Ancona e le compagnie di navigazione, abbiamo firmato l' accordo blue agreement che prevede l' utilizzo di combustibile per uso marittimo con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1%, rispetto all' 1,5% previsto dall' attuale legge, in ormeggio e in movimentazione dal porto». Martina Marinangeli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Corriere Marittimo

Dai Porti

Toninelli incontra Corsini e Nogarin, su gara bacini e questioni porto di Livorno

Il ministro Toninelli sarà a Livorno nelle prossime settimane per affrontare le questioni attinenti il porto

ROMA - A margine della Conferenza nazionale delle Autorità portuali di sistema, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, si è intrattenuto con il sindaco Filippo Nogarin e il presidente della Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, per affrontare i problemi attuali del porto di Livorno. Il ministro 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. Il sindaco Nogarin, dal canto suo, ha colto l'occasione per sollecitare il ministro a sbloccare la realizzazione di due infrastrutture strategiche per lo sviluppo sinergico dei porti di Livorno e Piombino: il lotto zero e il potenziamento della strada statale 398.



Convenzione Sardegna, Assarmatori: "Si" un nuovo quadro, ma con il rispetto delle leggi

ASSARMATORI: *Il rispetto della legge non si pu discutere*

ROMA - AssArmatori (Associazione del cluster marittimo italiano) interviene in merito al tema della Convenzione per i servizi di continuità territoriale con la Sardegna. La questione che è sfociata, a partire dalla scorsa settimana, in un susseguirsi di "botta e risposta" tra le diverse parti in causa. Il ministro Toninelli che si è detto intenzionato a non rinnovare la Convenzione per i servizi di continuità territoriale con l'isola effettuati dalla compagnia Tirrenia-Cin. L'armatore di Tirrenia, Vincenzo Onorato, ha preso una posizione in merito tramite stampa, così come Confitarma (Confederazione degli armatori italiani). Adesso a poche ore di distanza arriva la risposta da parte di Assarmatori l'associazione guidata dall'armatore Stefano Messina. ASSARMATORI - specifica in una nota il presidente Messina - esprime "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." Questa la nota integrale dell'associazione armatoriale: "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. 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 pu 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.



Livorno, porti commerciali e lotta all'inquinamento acustico, progetto Mon Acumen

Pianificazione e controllo acustico nei porti commerciali - Progetto "Mon Acumen" - L'Autorità Portuale di Livorno in prima fila nella lotta

LIVORNO - Porti commerciali e rumore: pianificazione e controllo acustico è il tema affrontato a Cagliari dall'evento di lancio del progetto Mon Acumen (Monitoraggio attivo congiunto urbano marittimo del rumore). Hanno preso parte all'iniziativa come capofila del progetto l'Autorità di Sistema Portuale di Livorno e Piombino, 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. Durante l'incontro si è affrontato 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. Il progetto prevede 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 di Livorno e Piombino 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.

Livorno, porti commerciali e lotta all'inquinamento acustico, progetto Mon Acumen
 24 Jan 2019

Pianificazione e controllo acustico nei porti commerciali - Progetto "Mon Acumen" - L'Autorità Portuale di Livorno in prima fila nella lotta all'inquinamento acustico - Provi i sensori di monitoraggio del rumore in porto.

LIVORNO - Porti commerciali e rumore: pianificazione e controllo acustico è il tema affrontato a Cagliari dall'evento di lancio del progetto Mon Acumen (Monitoraggio attivo congiunto urbano - marittimo del rumore). Hanno preso parte all'iniziativa come capofila del progetto l'Autorità di Sistema Portuale di Livorno e Piombino, 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.

Durante l'incontro si è affrontato 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.

Il progetto prevede la predisposizione di sistemi di rilevamento acustico delle maggiori sorgenti sonore in porto attraverso l'utilizzo di sensoristica dedicata e software di

Toremari
 AGENZIA MARITTIMA
 ALDO SPADONI
 Telefono - 0586 248111
 Fax 0586 248200

CTN
 COMITATO TUSCANO DI NAVIGAZIONE
 www.ctn.it

Video
 Your browser does not support the video format.

Civitavecchia, calano del 20% i tributi su ancoraggio, tassa portuale e sovrattassa

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

CIVITAVECCHIA - A breve riduzione del carico tributario per le merci nei porti del network laziale. Con decreto del presidente dell'Authority, il 1 gennaio sono entrate in vigore le nuove tasse portuali (ancoraggio, tassa portuale e sovrattassa). Ha spiegato in una nota il presidente dell'Autorità di Sistema, Francesco Maria di Majo: 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%. Il nostro auspicio è che le migliori condizioni determinate dal nuovo regime tributario portino un'ulteriore crescita dei traffici nei porti laziali. 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 judice, 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 ha continuato 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, ha ricordato 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, ha sottolineato 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 feedback positivi, ha precisato di Majo. Ha pertanto concluso il presidente dell'Authority: Nel futuro prossimo, a fronte di un aumento dei traffici e, quindi, di maggiori entrate contiamo di provvedere ad un'ulteriore riduzione delle aliquote

The screenshot shows the website interface for 'Corriere Marittimo'. At the top, there are logos for 'LONGHI & C.' and 'ORIMALE GROUP Short Sea Services'. Below the navigation bar, the main headline reads: 'Civitavecchia, calano del 20% i tributi su ancoraggio, tassa portuale e sovrattassa'. The article text is partially visible, starting with 'CIVITAVECCHIA - A breve riduzione del carico tributario per le merci nei porti del network laziale...'. To the right of the article, there are advertisements for 'Toremari' (Agenzia Marittima Aldo Spadoni) and 'CTN' (Compagnie Turcofone di Navigazione). A video player is also visible at the bottom right of the article area.

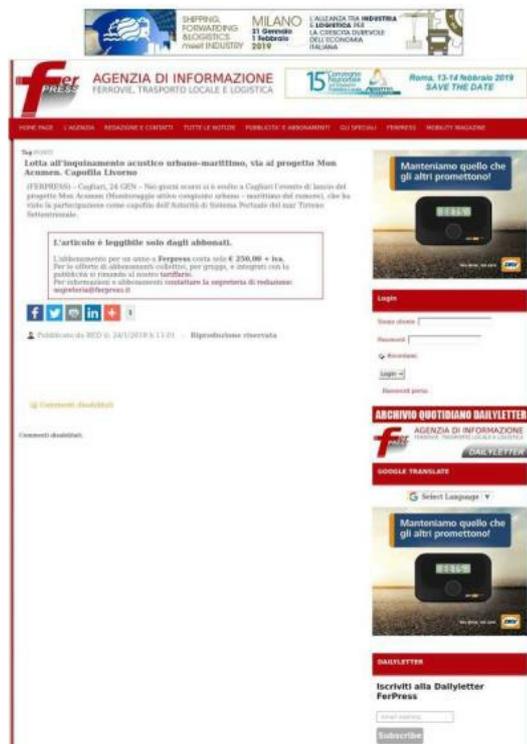
Venezia: accordo tra Centro Maree del Comune e AP per gestione congiunta dati meteo marini

(FERPRESS) Venezia, 24 GEN 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 in fatto di sicurezza. 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. Ciò 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 transanti 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.



Lotta all'inquinamento acustico urbanomarittimo, via al progetto Mon Acumen. Capofila Livorno

(FERPRESS) Cagliari, 24 GEN 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.



Ad Ancona il seminario nazionale Arpa Verso una gestione sostenibile delle attività portuali

(FERPRESS) Ancona, 24 GEN Saranno circa trenta i minicampionatori mobili di polveri fini, per l'analisi dell'aria nelle città di Ancona e Falconara Marittima, che verranno posizionati dall'Arpa (Agenzia regionale per la protezione ambientale) nelle prossime settimane. Rafforzeranno i controlli dei livelli di PM10 e la loro variabilità nelle singole zone monitorate, nell'ambito del progetto sperimentale, finanziato da Regione Marche, Comune di Ancona e Autorità portuale, presentato dal professor Floriano Bonifazi per valutare l'esposizione della popolazione ai pollini e alle polveri sottili. Lo ha anticipato il direttore di Arpa Marche, Giancarlo Marchetti, nell'ambito del seminario tecnico sulla gestione sostenibile delle attività portuali. Organizzato alla Loggia dei Mercanti di Ancona, l'incontro ha richiamato nella Dorica i rappresentanti delle Agenzie ambientali che operano sul territorio nazionale. È stato preceduto dai saluti rivolti ai partecipanti dal presidente della Regione, Luca Ceriscioli. La gestione sostenibile delle attività nelle aree portuali è fattibile, come dimostra il convegno odierno e anche lo strumento di monitoraggio che verrà posizionato nel capoluogo ha detto Ceriscioli - . Il porto è una grande opportunità per la città di Ancona, per tutta la regione. Ospita tante attività e questo produce emissioni. Andare verso una sempre maggiore qualità ambientale, significa garantire la salute dei cittadini e lo sviluppo del porto perché le garanzie sono elementi che permettono di crescere. La scelta da compiere non è quella di nascondere i problemi, ma di risolverli assieme, per uno sviluppo armonico del territorio, basato sulla qualità della vita, della salute, delle opportunità economiche. Il presidente ha poi ribadito che il porto rappresenta un'infrastruttura di grandissimo valore. La movimentazione delle merci, via mare, è una realtà importante che riduce il traffico su gomma e l'impatto ambientale. Il porto è un'infrastruttura che dà lavoro, produce sviluppo, che ha bisogno di accompagnare la propria crescita economica nel rispetto dell'ambiente e della salute. La Regione si occupa di questo per definizione, salute e ambiente, e lo vogliamo fare con sempre maggiore qualità e impegno. In un Paese che fa della frammentazione la sua bandiera ha concluso Ceriscioli aver messo insieme, attraverso questo incontro, le migliori esperienze nazionali, è un alto richiamo al buon regionalismo che sa coniugare la condivisione dei problemi con le peculiarità operative locali. Nel suo intervento introduttivo, il direttore Marchetti ha ricordato che dai primi di gennaio è iniziato un campionamento giornaliero di polveri fini ad Ancona, nelle stazioni di rilevamento della Cittadella e in quella mobile vicino alla stazione ferroviaria. Proseguirà per tutto l'anno e, verosimilmente, fino alla primavera 2020. Verranno tracciati i principali inquinanti e i metalli pesanti, valutando la loro distribuzione nell'area urbana grazie ai minicampionatori mobili. Il confronto tra i dati forniti dalle stazioni fisse e da questi nuovi dispositivi ha detto Marchetti consente di ampliare l'area di indagine, abbattendo i costi di gestione. I minicampionatori sono strumenti molto piccoli, alimentati a pannelli solari, installabili ovunque, dai balconi ai pali dell'illuminazione. Sviluppo, sicurezza e sostenibilità sono le tre linee di azione su cui opera tutto il sistema portuale ha evidenziato Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. La sostenibilità, in particolare, è il tema fondamentale per il rapporto con le comunità, specie in un porto, come quello di Ancona, che opera a ridosso della città, e forte elemento di competitività per le imprese. Un tema su cui stiamo lavorando con le altre istituzioni: in collaborazione con la Capitaneria di porto di Ancona e le compagnie di navigazione, abbiamo firmato l'accordo blue agreement che prevede l'utilizzo di combustibile per uso marittimo con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1%, rispetto all'1,5% previsto dall'attuale legge, in ormeggio e in movimentazione dal porto.

The screenshot shows the Ferpress website interface. At the top, there is a banner for 'ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI' with a 20% discount. Below it, the Ferpress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA' are visible. A navigation menu includes 'HOME', 'NEWS', 'L'AGENDA', 'MODALITÀ E SERVIZI', 'TUTTE LE NOTIZIE', 'FERRIVIE', 'CARROGGIANTI', 'SILURIERI', 'FERPRESS', and 'RUBRICHE NAZIONALI'. The main content area displays a news article titled 'Ad Ancona il seminario nazionale Arpa "Verso una gestione sostenibile delle attività portuali"'. To the right of the article, there is a 'Manteniamo quello che gli altri promettono!' banner, a login form, and a 'RICEVIO QUOTIDIANO DAILYLETTER' section with a 'SIPOTRA' advertisement. At the bottom, there is a 'DAILYLETTER' subscription form.

Ferpress

Dai Porti

AdSP Port Mobility: da lunedì Tavolo tecnico sui servizi di mobilità

(FERPRESS) Civitavecchia, 24 GEN Un tavolo tecnico per affrontare e risolvere le problematiche sui servizi di mobilità riscontrate in questi ultimi mesi e sulla procedura di revoca del servizio bus navetta. Queste le novità emerse dalla riunione tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Maria di Majo e i vertici di Port Mobility tenutasi stamani nella sede dell'AdSP. Ci rivedremo già lunedì prossimo per avviare il Tavolo tecnico che, entro un limite massimo di 30 giorni, dovrà giungere ad una valutazione condivisa e trasparente delle tariffe e dei servizi di cui alla concessione, spiega di Majo. L'obiettivo è elaborare una programmazione della durata di cinque anni che consenta di migliorare l'efficienza dei servizi soprattutto a vantaggio degli utenti portuali, identificando al meglio, nell'ambito della convenzione, i servizi volti a dare ancora maggiore competitività al porto di Civitavecchia. Dopo l'incontro con i dirigenti di Port Mobility il presidente di Majo e il segretario generale Macii hanno incontrato, sempre in relazione alla vicenda Port Mobility, le sigle sindacali. Abbiamo subito voluto informare i sindacati sugli esiti dell'incontro con Port Mobility e rassicurarli sul fatto che i livelli occupazionali saranno comunque garantiti, afferma il numero uno di Molo Vespucci. Il Tavolo tecnico non potrà, infatti, non tenere conto delle giuste garanzie per i lavoratori di Port Mobility, conclude di Majo.



Gioia Tauro, portuali pronti a incrociare di nuovo le braccia

Sale la tensione: saremo costretti ad attuare uno sciopero a oltranza se non verranno pagati gli stipendi di tutti i lavoratori reintegrati

Domenico Latino GIOIA TAURO «Ci duole bloccare le attività del terminal ma comunicheremo alla commissione di garanzia che, se non ci sarà il pagamento delle spettanze degli stipendi di tutti i lavoratori reintegrati, sarà sciopero ad oltranza. Allo stesso tempo, ci auguriamo che si trovi al più presto un accordo con Msc e che la stessa diventi unico gestore del porto in quanto i lavoratori, per il comportamento ostile dell'azienda Mct, hanno ormai perso ogni fiducia necessaria in un qualsiasi rapporto professionale». Sono parole che non necessitano di particolari interpretazioni quelle pronunciate dal segretario regionale Uiltrasporti, Giuseppe Rizzo: è di nuovo protesta.

Lunedì mattina, dalle ore 6, i lavoratori del porto di Gioia Tauro si daranno appuntamento al gate d'ingresso e torneranno ad incrociare le braccia. Lo faranno davanti ai cancelli dell'hub **portuale** gioiese e accanto a loro, insieme ai vertici del sindacato, ci sarà anche il segretario generale della Uil Calabria, Santo Biondo.

Ma perché le maestranze di Gioia Tauro hanno deciso di scioperare per un'intera giornata?

Presto detto. «Tutti i nostri sforzi - sottolinea Rizzo - evidentemente non sono serviti a nulla. L'azienda continua a chiudersi nel senso più assoluto del termine. Abbiamo chiesto la procedura di raffreddamento, ci è stato proposto di incontrarci dopo giorno 28: se non è una provocazione questa il problema è che, a loro dire, per un problema di cassa, perché le fatture non vengono pagate, ad oggi non possono darci le risposte che ci aspettiamo».

Rizzo e Biondo, che nel pomeriggio di ieri hanno annunciato lo sciopero con una nota congiunta, spiegano: «Arriviamo a questa mobilitazione perché di fatto, dopo l'accordo del giugno 2017 che portava al licenziamento di 377 lavoratori, sono venute meno le corrette relazioni industriali e sindacali con l'azienda. Dopo una serie di richieste fatte dalla Uiltrasporti al management aziendale di Mct, riguardanti il piano industriale, gli investimenti e, in generale, il futuro dello scalo, ancora oggi non abbiamo ottenuto nessuna risposta. Con la decisione del giudice del Lavoro di Palmi che ha reintegrato i lavoratori precedentemente licenziati, l'azienda terminalista si è chiusa a riccio perseverando nel suo comportamento scorretto, irrispettoso della rappresentanza sindacale e, soprattutto, assolutamente non propedeutico al rilancio dello scalo **portuale**».

A questo punto, la Uiltrasporti si dice costretta a proclamare una giornata di sciopero (che potrebbe proseguire ad oltranza), alla luce del fatto che Mct, nella riunione tenutasi il 21 gennaio scorso presso l'**Autorità portuale**, avrebbe dichiarato più volte di "non essere in grado di poter garantire la mensilità corrente a tutta la forza lavoro". Biondo e Rizzo auspicano, infine, che nei prossimi giorni l'azienda adotti un atteggiamento di maggiore buon senso per gestire sia la questione dei reintegri dei lavoratori sia la fase delicata del porto, «perché è incomprensibile - rimarkano - il fatto che non si renda conto che ogni comportamento messo in campo si ripercuota negativamente sul territorio e sulla componente occupazionale, finendo per fornire l'innescò ad una lotta fra poveri».

Intanto, secondo indiscrezioni che ancora non hanno trovato conferma, pare che Mct abbia convocato per oggi stesso le altre organizzazioni sindacali, Cgil, Cisl e Ugl.



All' Authority

Un tavolo tecnico per Port Mobility

Un tavolo tecnico per affrontare e risolvere le problematiche sui servizi di mobilità riscontrate in questi ultimi mesi e sulla procedura di revoca del servizio bus navetta.

Dopo l' avvio dell' iter di revoca della concessione da parte dell' **Adsp** e le controdeduzioni presentate da Port Mobility, è questa la novità emersa dalla riunione di ieri tra il presidente dell' Authority Francesco di Majo e i vertici di Port Mobility.

«Ci rivedremo lunedì per avviare il Tavolo tecnico che, entro un massimo di 30 giorni - spiega di Majo - dovrà giungere a una valutazione condivisa e trasparente delle tariffe e dei servizi previsti dalla concessione. L' obiettivo è elaborare una programmazione della durata di cinque anni che consenta di migliorare l' efficienza dei servizi a vantaggio degli utenti portuali, identificando al meglio, nell' ambito della convenzione, i servizi volti a dare ancora maggiore competitività al porto». Dopo l' incontro con i dirigenti di Port Mobility, presidente e segretaria generale hanno incontrato le sigle sindacali.

«Abbiamo subito voluto informare i sindacati sull' esito dell' incontro e rassicurarli sul fatto che i livelli occupazionali saranno garantiti. Il Tavolo tecnico non potrà - conclude di Majo - non tener conto delle giuste garanzie per i lavoratori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Dai Porti

Porto di Savona: per Rixi 400 posti di lavoro con la piattaforma Maersk

SAVONA La realizzazione della piattaforma Maersk a Vado Ligure è al 77%. I lavori vanno avanti secondo il cronoprogramma. Entro un anno entrerà in funzione, creando 400 posti di lavoro, a regime, e renderà l'Apm terminal il principale hub per la frutta di tutto il Mediterraneo. Lo sottolinea il vice ministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi ieri pomeriggio sulla sua pagina facebook. Oggi ci siamo confrontati con gli enti locali e l'autorità di sistema portuale Mar Ligure occidentale ed è emersa piena condivisione per accelerare sulle soluzioni viabilistiche per il traffico portuale, senza che vada a impattare su quello quotidiano dei cittadini di Vado e di Savona, aggiunge.

The screenshot shows the website 'IL NAUTILUS' with a main article titled 'Porto di Savona: per Rixi 400 posti di lavoro con la piattaforma Maersk'. The article text is partially visible, mentioning the completion of the Maersk platform in Vado Ligure. The page layout includes a top navigation bar, a main content area with an aerial image of the port, and a right sidebar with 'BREAKING NEWS' and other news items. At the bottom of the page, there are several logos, including 'patagonia', 'AVVISATORE MARITIMO DEL LEVANTE', 'ANCE BRINDISI', 'IL NAUTILUS', 'FIV', and 'SNIM'.

Il Piccolo

Dai Porti

IL REPORTAGE DI UNA GIORNATA STORICA

Ore 8, arrivano doganieri e Tir A Bagnoli nasce il Punto franco

La mattinata d' esordio del nuovo regime speciale nell' area vicino alla Wärtsilä tra vento pungente ed entusiasmi. Gli spedizionieri: «Cosi più lavoro a Trieste»

Ugo Salvini Il nuovo Punto franco di Bagnoli della Rosandra è realtà. Ieri mattina, alle 8, è entrato in vigore il regime speciale nell' area acquistata da Interporto. Uno spazio considerevole, pari a 240 mila metri quadrati, costituisce ora la prima zona di Punto franco realizzata con il trasferimento del regime doganale speciale dal Porto vecchio post-demaniale. A decretare ufficialmente l' insediamento è stato l' arrivo di tre uomini della Guardia di Finanza e di un operatore della Dogana. Puntuali, alle 8, hanno preso servizio nella piccola costruzione situata a poche centinaia di metri dall' ingresso utilizzato dai lavoratori della Wärtsilä, in prossimità del varco vicino al quale scorre il torrente Rosandra e che, fino a pochi mesi fa, fungeva da ingresso merci dello stabilimento dell' azienda finlandese. A salutare l' evento, storico per Trieste, sono stati pochi intimi. Il tempo delle inaugurazioni con tanto di brindisi beneaugurante è stato fissato per febbraio, esattamente mercoledì 13. Del resto la forte bora e il freddo non invitavano a sostare a lungo davanti alla sbarra che delimita l' area. Ma sul piano giuridico ieri è cambiato molto per la città, per il suo tessuto economico, per le prospettive di sviluppo che l' arrivo del Punto franco nel territorio comunale di San Dorligo della Valle può rappresentare.

«Per noi questa data rimarrà scolpita negli annali - ha detto il direttore di Interporto Oliviero Petz - ed è con grande soddisfazione che salutiamo l' arrivo della Guardia di finanza e degli uomini della Dogana. Si tratta della conclusione di un lungo percorso, un traguardo per il quale si sono impegnati in tanti e che costituisce l' avvio di una nuova era. Per il momento - ha precisato - l' orario di apertura dell' area di Punto franco andrà dalle 8 alle 18, dal lunedì al venerdì. Ma è chiaro che il nostro auspicio è che, quanto prima, si arrivi a un' apertura totale, con orario continuato in tutti i giorni della settimana. Quando vedremo questa sbarra alzarsi anche al sabato e alla domenica - ha concluso Petz - ciò significherà che l' incremento dei traffici sarà stato pari alle attese e l' obiettivo centrato». E ieri si sono visti anche i primi Tir entrare e uscire. Un segnale importante, un battesimo atteso. Insomma quella che il presidente dell' **Autorità portuale** di Trieste Zeno d' Agostino uno degli artefici del progetto, ha definito la "Freeeste", è operativa.

«La sua apertura - ha commentato Stefano Visintin, presidente dell' Associazione degli spedizionieri di Trieste - è fondamentale per acquisire nuovi traffici per il nostro porto e per permettere alle merci non solo di transitare velocemente, ma di essere immagazzinate in una struttura moderna e ottimamente connessa alla rete stradale e ferroviaria.

Questa - ha proseguito - creerà più lavoro e più valore per Trieste. Ora - ha concluso - puntiamo a effettuare in quest' area anche lavorazioni industriali che siano convenienti in base al regime doganale speciale del Porto franco».

Soddisfazione è stata espressa anche dal sindaco di San Dorligo della Valle Sandy Klun: «Il Punto franco di Bagnoli della Rosandra è un trampolino di lancio per tutta l' economia locale. Questa - ha continuato - è un' occasione da sfruttare la meglio. È difficile oggi immaginare l' entità delle ricadute positive per il territorio che amministro, ma so che ce ne saranno. Da parte mia - ha concluso il sindaco - faremo quanto è nelle possibilità del Comune per creare, attorno a quest' area, le migliori condizioni affinché essa possa prosperare».

Al Municipio di San Dorligo della Valle si sta già lavorando per studiare la migliore soluzione sul piano della viabilità, perché d' ora in poi bisognerà far convivere le esigenze della Wärtsilä con quelle del Punto franco. Un aumento del numero dei Tir in circolazione nella zona è fattore certo. Si tratterà di governare al meglio la situazione che si verrà a creare, ma tutti i soggetti coinvolti hanno già espresso disponibilità a sedersi attorno a un tavolo per trovare le soluzioni adeguate.



Qualcuno ha voluto ricordare ieri, in occasione del battesimo di "Freeeste", che fra pochi giorni si celebreranno i 300 anni dalla concessione a Trieste del regime di Porto Franco, firmata il 18 marzo 1719 dall' imperatore Carlo VI, dando alla ricorrenza un valore scaramantico. Trieste infatti visse, in virtù di quella concessione, una stagione di straordinaria crescita economica e demografica.

D' Agostino ha già programmato una serie di eventi per ricordare quella data: «Un tratto di storia così lungo e denso - ha sottolineato - merita di esser indagato e raccontato».

Ora si tratta di scrivere il futuro.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

PORTO Lunedì i lavoratori si fermeranno a causa delle mancate risposte di Medcenter

A Gioia Tauro è di nuovo sciopero

Si attende ancora il reintegro di oltre 300 portuali licenziati a giugno 2017 IL CASO Oliverio: «Ridicoli»

di MICHELE ALBANESE GIOIA TAURO - Lunedì mattina, 28 gennaio, i lavoratori del Porto di Gioia Tauro torneranno ad incrociare le braccia. Lo faranno davanti ai cancelli dell'hub portuale gioiese ed accanto a loro, insieme ai vertici della Uiltrasporti Calabria, ci sarà anche Santo Biondo, Segretario generale della Uil Calabria». Che la protesta fosse ormai nell'aria c'era da immaginarselo, viste le non risposte della MedCenter sui portuali da reintegrare. Quello tutti si aspettava di capire era se l'iniziativa di protesta fosse varata da tutte le sigle sindacali. Invece questo non è avvenuto. L'iniziativa è stata assunta sola dalla Uil che ha deciso di rompere ogni indugio e proclamare lo sciopero. Ma perché le maestranze di Gioia Tauro hanno deciso di scioperare per un'intera giornata? «Arriviamo a questa mobilitazione - dicono Santo Biondo e Peppe Rizzo rispettivamente segretari regionali della Uil e della Uiltrasporti - perché di fatto, dopo l'accordo del giugno del 2017 che portava al licenziamento di 377 lavoratori, venivano meno le corrette relazioni industriali e sindacali con l'azienda. Dopo una serie di richieste fatte dalla Uiltrasporti al management aziendale di Mct, riguardanti il piano industriale, gli investimenti e in generale il futuro dello scalo, ancora oggi non abbiamo ottenuto nessuna risposta. Poi dopola decisione del Giudice del Lavoro di Palmi che ha reintegrato i lavoratori precedentemente licenziati, l'azienda termina lista si è chiusa a riccio perseverando nel suo comportamento scorretto, irrispettoso della rappresentanza sindacale e, soprattutto, assolutamente non propedeutico al rilancio dello scalo portuale. A questo punto, quindi, come Uiltrasporti ci siamo visti costretti a proclamare una giornata di sciopero alla luce anche del fatto che l'azienda, nella I container al porto riunione tenutasi il 21 gennaio scorso presso l'Autorità portuale, ha dichiarato più volte di non essere in grado di poter garantire la mensilità corrente a tutta la forza lavoro. Ci auguriamo, poi, che la diatriba interna fra Msc ed Mct finisca nel più breve tempo possibile, nella speranza che nel futuro del Porto di Gioia Tauro ci possa essere un unico gestore per mettere fine a questa situazione di sastroza che il territorio ed i lavoratori sono costretti a subire. Auspichiamo, infine, - aggiungono Biondo e Rizzo che nei prossimi giorni l'azienda adotti un atteggiamento di maggiore buonsenso per gestire sia la questione dei reintegri dei lavoratori sia la fase delicata del porto, perché è incomprensibile il fatto che l'azienda non si renda conto che ogni comportamento messo in campo si ripercuota negativamente sul territorio e sulla componente occupazionale, finendo per fornire l'innescò ad una lotta fra poveri». Insomma la situazione è vicina ad un punto di rottura finale se è vero quanto di ce la Uil che Mct non sarebbe in grado per la crisi perdurante di pagare gli stipendi ai suoi dipendenti. La crisi di volumi, di rapporti interni tra i soci, la crisi nelle relazioni sindacali e soprattutto le perdite che Mct continua a registrare fanno ritenere che si è ormai ad un punto di non ritorno. Altro che investimenti promessi e garantiti. Mct rischia di fallire se non intervengono altri fattori.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Dai Porti

Ecco i nuovi «cacciatori» dello smog

I trenta minicampionatori saranno installati in città, porto compreso: le novità

di PIERFRANCESCO CURZI SMOG IN CITTÀ, pronti i 30 'cacciatori' di polveri promessi due mesi fa dal neo direttore dell' Arpam. Hsrs (High space revealable system), il nome tecnico dell' apparecchio testato e acquistato da una ditta della provincia di Roma, la Fai Instruments, entreranno in funzione entro il mese di febbraio e saranno piazzate in tutta la città, ma con particolare attenzione nell' area portuale e nelle sue immediate vicinanze. I minicampionatori costeranno complessivamente circa 60mila euro e andranno ad unirsi alle rilevazioni delle due centraline ufficiali, quella fissa nel parco della Cittadella e l' altra mobile, ma presto trasformata in fissa, alla Palombella: «Si tratta di un sistema innovativo e poco costoso che consentirà di ottenere risultati di alto spessore» è il commento del direttore Arpam, Giancarlo Marchetti, che in una recente intervista al Carlino aveva annunciato il progetto.

LA NUOVA ERA dei campionamenti è stata parte della discussione durante il seminario nazionale Arpa intitolato 'Verso una nuova gestione sostenibile delle attività portuali'. Neppure un posto libero alla Loggia dei Mercanti per i lavori del convegno, con una seconda sede in Autorità portuale e seduta in videoconferenza da Pesaro. Pesanti, tuttavia, le defezioni dei due ospiti più attesi, il senatore Mauro Coltorti, presidente della Commissione Lavori Pubblici, e il sindaco di Livorno, Filippo Nogarini, vicepresidente Anci con delega ai porti. Intanto il 2019 si è aperto con una buonissima notizia per l' ambiente del capoluogo e per la qualità dell' aria visto che le compagnie marittime hanno già applicato l' uso di carburanti con percentuale di zolfo dall' 1,5% al 0,1% e i benefici sono evidenti: «Le compagnie hanno fatto un grande sforzo e manterranno questo regime con responsabilità. Senza sostenibilità il porto non va da nessuna parte, specie uno scalo come il nostro, dentro la città». Rodolfo Giampieri, presidente dell' Autorità portuale, è tra i promotori del Blue Agreement per la riduzione delle emissioni delle navi e rende nota un' altra buona notizia, relativa all' ex area Bunge, abbandonata da anni: «La proprietà sta facendo dei carotaggi per monitorare la presenza di inquinanti nel sottosuolo, un passo decisivo verso l' opera di bonifica. Dopo tanti anni qualcosa si sta muovendo e questo è senza dubbio un segnale positivo».

Sul palco sono saliti il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli, e il presidente della Regione, Luca Ceriscioli: «Il porto è una grande opportunità per la città di Ancona e per tutte le Marche - ha detto il governatore - Ospita attività e produce emissioni. Andare verso una maggior qualità ambientale significa garantire la salute dei cittadini e lo sviluppo dello scalo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Dai Porti

IL TIMORE DI CONFINDUSTRIA SUL PROGETTO FONDALI

L' incognita della condanna sui fanghi «C' è inquietezza negli operatori del porto»

CONFINDUSTRIA Romagna teme che i risvolti della sentenza emessa al termine del processo di primo grado per la vicenda delle casse di colmata e dei fanghi del Candiano possa allungare i tempi del progetto di approfondimento dei fondali a 12,50 metri. Le preoccupazioni, in particolare, riguardano l'ordine, nel contesto della condanna, che Galliano Di Marco, Maurizio Fucchi e Dario Foschini «provvedano, in solido tra loro, al recupero e allo smaltimento dei fanghi di dragaggio presenti all'interno delle casse di colmata denominate Avamporto Porto Corsini, Centro Direzionale, Nadep Interna e Centrale, Nadep Viale Trieste, Trattaroli 1, 2 e 3». E alcune di queste casse di colmata, una volta svuotate, servirebbero all'Autorità di sistema portuale per depositarvi i nuovi materiali di escavo. E' chiaro che prima di ogni altra valutazione tecnica occorrerà attendere i 90 giorni entro i quali saranno depositate le motivazioni della sentenza da cui si potranno ricavare indicazioni su 'come' Di Marco, Fucchi e Foschini dovranno provvedere a svuotare le casse di colmata.

NEL FRATTEMPO però Confindustria Romagna raccoglie «l' inquietezza degli operatori portuali ed esprime preoccupazione per l' incertezza dei tempi del progetto di hub portuale, in seguito alla sentenza emessa nel processo sui fanghi del Candiano». L' associazione segue

«da sempre con attenzione lo sviluppo del porto commerciale di Ravenna, prima industria del territorio, e monitora da vicino il percorso che porterà all'escavo dei fondali, decisivo per il rilancio dello scalo e della sua competitività».

Gli imprenditori ritengono questo intervento «vitale non solo per l'anima industriale del porto: anche la parte turistica, che oggi sconta pesantemente l'insabbiamento dei fondali, potrà beneficiare dell'approfondimento».

«Ci adopereremo in tutte le sedi - conclude Confindustria - e con tutti i mezzi possibili per sostenere l'avanzamento di un progetto da cui dipende il futuro economico di un'intera comunità, dall'industria al turismo, e strategicamente importante non solo per l'area ravennate, ma per tutta la Romagna». Tre giorni fa, il presidente dell'Adsp Daniele Rossi ha commentato l'esito del processo con queste parole: «Non vedo come la sentenza potrebbe influire sul progetto. Abbiamo fatto gli atti amministrativi per recuperare alcune casse di colmata di interesse per il progetto. Stiamo dialogando con gli enti preposti per definire le procedure. Fondamentalmente è un'attività disposta nella delibera Cipe».

lo. tazz.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Dai Porti

marina di campomarina di campo

Porto, avanti con la sostituzione delle catenarie per gli ormeggi

Prolungata fino al 4 febbraio l'ordinanza per i lavori dell'Autorità portuale regionale L'assessore Palombi: «L'obiettivo è terminare i lavori in tempo per la stagione»
Prolungata fino al 4 febbraio l'ordinanza per i lavori dell'Autorità portuale regionale L'assessore Palombi: «L'obiettivo è terminare i lavori in tempo per la stagione»

MARINA DI CAMPO. Non solo si punta alla riqualificazione dell'area **portuale** del paese.

Ma anche alla sicurezza. E non basta. La giunta Montauti alza ancora un po' l'asticella.

Il porto di Marina di Campo si vuole renderlo all'avanguardia per quanto riguarda i servizi da offrire all'utenza, grazie all'impiego delle più sofisticate tecnologie. E a questo che sta puntando, in questo periodo, l'amministrazione campese. Intanto la Capitaneria di porto ha emesso ieri un'ordinanza (in deroga alla precedente), per consentire lavori al porto fino al 4 febbraio dalle 12 alle 14. L'intervento mira a realizzare e riqualificare gli ormeggi con sostituzione dei corpi morti con catenarie (spesa prevista 80mila euro) nello specchio acqueo **portuale**. Ma vediamo in cosa consistono tali interventi finanziati dall'**Autorità portuale regionale**.

Si è cominciato con la rifioritura della diga foranea. Per poi continuare con il posizionamento delle catenarie. Infine il rifacimento della pavimentazione del molo grande, per un totale d'investimento di quasi 150 mila euro. Quest'ultima opera consentirà il riempimento della parte inferiore del molo che era stato svuotato dalle mareggiate delle passate stagioni. Non solo.

Ma sulla punta del molo insiste un distributore di nafta per consentire il rifornimento ai natanti e anche alla flotta dei pescherecci di stanza alla Marina. «Dal momento che si deve intervenire - ci ha spiegato Gianluigi Palombi, assessore alla portualità del Comune di Campo nell'Elba - vogliamo farlo nella maniera migliore. Nel senso che vogliamo mettere nelle migliori condizioni il distributore di gasolio rifacendo le condotte del carburante. In questo modo si garantirà una fornitura adeguata alle imbarcazioni che faranno scalo nel nostro porto e si vorranno approvvigionare proprio da noi».

L'intervento comunque più delicato risulta essere la messa in opera delle catenarie, che nel passato è stato motivo di dibattiti e discussioni in seno al consiglio comunale, anche delle precedenti amministrazioni. L'opera, quando sarà completata, oltre a mettere a norma e a garantire la sicurezza degli ormeggi nella marina, consentirà la razionalizzazione e un miglior utilizzo dello specchio acqueo tra il molo e la diga foranea. «Sono due gli obiettivi che intendiamo perseguire - continua sempre l'assessore alla portualità - Il primo è la tempistica. Intervenire alla realizzazione del programma dei lavori in tempi accettabili. Poi eseguire le opere in inverno per affrontare al meglio la prossima stagione turistica». E proprio guardando all'estate 2019 che gli amministratori vogliono stupire. Prima riqualificando l'intera area **portuale**. Successivamente dotando il porto di telecamere di video sorveglianza. «Puntiamo sulla sicurezza - conclude Palombi - e sulla tranquillità per i nostri ospiti».

Luigi Cignoni.



Il Comitato di gestione dell'AdSP del Tirreno Settentrionale ha approvato il nuovo Piano Organico Porti

Nei prossimi giorni sarà siglato un accordo per promuovere e attivare progetti di innovazione digitale e tecnologica in ambito portuale

Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato il nuovo Piano Organico Porti, documento strategico di ricognizione con validità triennale e revisione annuale previsto dalla riforma della normativa portuale del 2016 che scatta la fotografia della situazione occupazionale esistente nei porti amministrati dall'ente, ovvero gli scali di Livorno, Piombino e delle isole Elba e Capraia, individuando i fabbisogni di formazione a sostegno dei lavoratori, compresi quelli a rischio di esclusione dal mercato del lavoro. Il documento specifica che sono 1.935, tra amministrativi e operativi, i dipendenti delle società del network portuale del Mar Tirreno Settentrionale e i lavoratori part time sono 97. L'AdSP ha specificato che il dato, pur non esaustivo perché alcune imprese non hanno inviato agli uffici competenti le informazioni richieste, mette comunque in evidenza come a Livorno la situazione occupazionale sia positiva: la forza lavoro risulta infatti essere pari a quella del 2013 nonostante la quiescenza di circa 50 lavoratori di due società che operano in appalto e che hanno usufruito di misure per l'incentivazione all'esodo e per la formazione il personale, operativo e amministrativo. Quanto a Piombino, l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha osservato come la chiusura di Agelpt, la società autorizzata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto, faccia «riflettere sulle indubbie situazioni di crisi dei traffici e del lavoro, molto legate agli aspetti siderurgici dello scalo, che ancora devono raggiungere i livelli precedenti alla crisi iniziata nel 2008. Tali situazioni di crisi - ha ricordato l'ente - non sono state ancora superate, ma i recenti positivi sviluppi della situazione relativa agli stabilimenti siderurgici di Piombino e l'ultimazione di importanti opere infrastrutturali lasciano auspicare un interessante potenziale di ripresa nel breve-medio periodo». Nel corso della riunione odierna il Comitato di gestione ha dato anche il via libera alla concessione al Comune di Livorno relativa ad un'importante area patrimoniale dell'AdSP localizzata in area Paduletta dove sorgerà il nuovo depuratore cittadino in sostituzione di quello del Rivellino. Infine, il Comitato ha approvato l'aggiornamento al 2021 del piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza. In occasione della riunione odierna è stato inoltre presentato un protocollo di intesa che verrà sottoscritto nei prossimi giorni il cui obiettivo è di promuovere e attivare progetti di innovazione digitale e tecnologica in ambito portuale, nella logistica e nel trasporto intermodale. L'accordo verrà firmato da diversi soggetti: oltre all'Autorità di Sistema Portuale, parteciperanno all'iniziativa il Comune di Collesalveti, il Polo dei Sistemi Logistici dell'Università di Pisa, il Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni, l'Istituto Tecnico Industriale Galilei di Livorno, Cna Livorno, Confindustria Livorno-Massa Carrara, l'Interporto Vespucci, la Camera di Commercio locale e l'Associazione Caffè della Scienza N. Badaloni. Gli enti sottoscrittori istituiranno una cabina di regia con l'obiettivo generale di definire attività di supporto all'attuazione del progetto di riconversione e riqualificazione industriale previsto nell'accordo di programma per la reindustrializzazione e il rilancio competitivo dell'area costiera livornese. La cabina di regia opererà per favorire l'insediamento sul territorio di spin-off accademici e start up innovative, rendendo disponibili una serie di servizi di tutoraggio, management, attrezzature per test e sale prove prototipi. Verranno inoltre promosse attività di sostegno a una politica industriale dedicata alla Logistica Digitale e saranno consolidati processi innovativi nei settori della digitalizzazione e della sensorizzazione e della telematizzazione del porto e delle filiere logistiche correlate, con l'obiettivo di creare una vera e propria Smart Community, in grado di cogliere appieno le opportunità di sviluppo (efficientamento e crescita dell'esistente, creazione di nuove iniziative e startup) generate dalla Industria 4.0.



Il Comitato di gestione dell'AdSP del Tirreno Settentrionale ha approvato il nuovo Piano Organico Porti

Nei prossimi giorni sarà siglato un accordo per promuovere e attivare progetti di innovazione digitale e tecnologica in ambito portuale

Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha approvato il nuovo Piano Organico Porti, documento strategico di ricognizione con validità triennale e revisione annuale previsto dalla riforma della normativa portuale del 2016 che scatta la fotografia della situazione occupazionale esistente nei porti amministrati dall'ente, ovvero gli scali di Livorno, Piombino e delle isole Elba e Capraia, individuando i fabbisogni di formazione a sostegno dei lavoratori, compresi quelli a rischio di esclusione dal mercato del lavoro.

Il documento specifica che sono 1.935, tra amministrativi e operativi, i dipendenti delle società del network portuale del Mar Tirreno Settentrionale e i lavoratori part time sono 97. L'AdSP ha specificato che il dato, pur non esaustivo perché alcune imprese non hanno inviato agli uffici competenti le informazioni richieste, mette comunque in evidenza come a Livorno la situazione occupazionale sia positiva: la forza lavoro risulta infatti essere pari a quella del 2013 nonostante la quiescenza di circa 50 lavoratori di due società che operano in appalto e che hanno usufruito di misure per l'incentivazione all'esodo e per la formazione il personale, operativo e amministrativo.

Quanto a Piombino, l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha osservato come la chiusura di Agelpt, la società autorizzata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto, faccia «riflettere sulle indubbie situazioni di crisi dei traffici e del lavoro, molto legate agli aspetti siderurgici» dello scalo, che ancora devono raggiungere i livelli precedenti alla crisi iniziata nel 2008. Tali situazioni di crisi - ha ricordato l'ente - non sono state ancora superate, ma i recenti positivi sviluppi della situazione relativa agli stabilimenti siderurgici di Piombino e l'ultimazione di importanti opere infrastrutturali lasciano auspicare un interessante potenziale di ripresa nel breve-medio periodo.

Nel corso della riunione odierna il Comitato di gestione ha dato anche il via libera alla concessione al Comune di Livorno relativa ad un'importante area patrimoniale dell'AdSP localizzata in area Paduletta dove sorgerà il nuovo depuratore cittadino in sostituzione di quello del Rivellino.

Infine, il Comitato ha approvato l'aggiornamento al 2021 del piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza.

In occasione della riunione odierna è stato inoltre presentato un protocollo di intesa che verrà sottoscritto nei prossimi giorni il cui obiettivo è di promuovere e attivare progetti di innovazione digitale e tecnologica in ambito portuale, nella logistica e nel trasporto intermodale. L'accordo verrà firmato da diversi soggetti:

Si è riunito oggi pomeriggio il Comitato di Gestione della Port Authority. Approvato il nuovo Piano Organico Porti

Via libera al Piano anti-corrruzione Altra decisione rilevante quella dell'affidamento in concessione gratuita al Comune di Livorno dell'area sita in via Enriques per la delocalizzazione del depuratore del Rivellino Livorno, 24 gennaio 2019 Il Piano Organico Porti, il Piano triennale per la trasparenza e la lotta alla corruzione, i passi in avanti sulla delocalizzazione del depuratore cittadino in area portuale, sono questi i principali punti all'ordine del giorno discussi oggi dal Comitato di Gestione. Adottato il Piano Organico Porti Prima di tutto, il Piano Organico Porti: il documento strategico di ricognizione con validità triennale e revisione annuale previsto dalla riforma Delrio (art. 8, comma 3, lett. S-bis della novellata 84/94) e adottato stamani dal presidente previa approvazione della delibera da parte del Comitato, scatta la fotografia della situazione occupazionale esistente, individuando i fabbisogni di formazione a sostegno dei lavoratori, compresi quelli a rischio di esclusione dal mercato del lavoro. 1935 tra amministrativi e operativi, tanti sono i dipendenti che il network dell'Alto Tirreno riesce ad esprimere tra Livorno, Piombino e l'Isola d'Elba. I lavoratori part time sono 97. Il documento, che non è esaustivo perché alcune imprese non hanno inviato agli uffici competenti le informazioni richieste, mette comunque in evidenza come a Livorno la situazione occupazione sia positiva. La forza lavoro risulta infatti essere pari a quella del 2013, nonostante la quiescenza di circa 50 lavoratori di due società che operano in appalto e che hanno usufruito di misure per l'incentivazione all'esodo e per la formazione il personale, operativo e amministrativo.

A Piombino, la chiusura di Agelpt (la società autorizzata, ai sensi dell'articolo 17, comma 5, della legge n.84 del 1994, alla fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto di Piombino) fa riflettere sulle indubbe situazioni di crisi dei traffici e del lavoro, molto legate agli aspetti siderurgici dello scalo, che ancora devono raggiungere i livelli precedenti alla crisi iniziata nel 2008. Tali situazioni di crisi non sono state ancora superate, ma i recenti positivi sviluppi della situazione relativa agli stabilimenti siderurgici di Piombino e l'ultimazione di importanti opere infrastrutturali lasciano auspicare un interessante potenziale di ripresa nel breve-medio periodo. Più in generale, il Piano, che verrà aggiornato nei prossimi mesi con i dati ancora mancanti e non fatti pervenire dalle società interessate, evidenzia due cose: l'esigenza di intervenire sugli aspetti lavoristici del porto di Piombino al fine di tutelare la forza lavoro e programmare gli impegni delle società coinvolte nel ciclo produttivo/operativo esistente, e la necessità di programmare percorsi formativi idonei alla riqualificazione, riconversione del personale. Un Passo importante in vista della delocalizzazione del depuratore del Rivellino Ma quella del Piano Organico Porti non è stata l'unica decisione importante presa dal organo esecutivo di Palazzo Rosciano. Nel pomeriggio, infatti, si è acceso il semaforo verde per la concessione al Comune di Livorno di un'importante area portuale ad ospitare il nuovo depuratore cittadino in sostituzione di quello del Rivellino. Si tratta di un passaggio fondamentale che dà sostanza agli accordi raggiunti a novembre del 2017 tra Regione Toscana, Autorità Idrica Toscana, Asa, Autorità di Sistema Portuale e Comune di Livorno per il recupero del deficit depurativo di Livorno e per il miglioramento della circolazione delle acque portuali in ambito portuale. Sulla base di questo accordo, l'Adsp si era infatti impegnata a mettere a disposizione della cittadinanza, e quindi del Comune, un'area che era stata preventivamente individuata come idonea ad ospitare il nuovo depuratore. La realizzazione del nuovo depuratore di Livorno ha un rilevante interesse pubblico sia per la città, che così può spostare in area decentrata l'attuale impianto cittadino, sia per la Port Authority, che potrebbe così migliorare la circolazione delle acque in porto. Il duplice obiettivo verrà perseguito nei prossimi mesi attraverso la sottoscrizione di un Accordo di Programma per la compilazione di un piano di investimenti, in attuazione delle prescrizioni fornite sul punto dal NURV (l'Autorità competente in materia di VAS) della Regione Toscana in sede di approvazione della VAS sul Piano Regolatore Portuale approvato nel 2015. Il nuovo piano triennale sulla corruzione Infine, il Comitato ha approvato l'aggiornamento al 2021 del piano triennale per la prevenzione della corruzione e della

The screenshot shows the website 'L'INFORMATORE NAVALE' with a blue header and navigation menu. The main article headline reads: 'Si è riunito oggi pomeriggio il Comitato di Gestione della Port Authority. Approvato il nuovo Piano Organico Porti'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Via libera al Piano anti-corruzione. Altra decisione rilevante quella dell'affidamento in concessione gratuita al Comune di Livorno dell'area sita in via Enriques per la delocalizzazione del depuratore del Rivellino'. The article text is partially visible, starting with 'Livorno, 24 gennaio 2019 - Il Piano Organico Porti, il Piano triennale per la trasparenza e la lotta alla corruzione, i passi in avanti sulla delocalizzazione del depuratore cittadino in area portuale, sono questi i principali punti all'ordine del giorno discussi oggi dal Comitato di Gestione.' The page also features a sidebar with 'Ultime News dal Quotidiano della P.A.' and 'MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE'.

trasparenza. Individuare le misure di mitigazione e prevedere meccanismi di formazione, attuazione e controllo delle decisioni, sono gli obiettivi del testo approvato.

Informatore Navale

Dai Porti

Livorno: Riunito oggi pomeriggio il Comitato di Gestione della Port Authority. Approvato il nuovo Piano Organico Porti

Via libera al Piano anti-corrruzione. Altra decisione rilevante quella dell'affidamento in concessione gratuita al Comune di Livorno dell'area situata in via Enriques per la delocalizzazione del depuratore del Rivellino. Il Piano Organico Porti, il Piano triennale per la trasparenza e la lotta alla corruzione, i passi in avanti sulla delocalizzazione del depuratore cittadino in area portuale, sono questi i principali punti all'ordine del giorno discussi oggi dal Comitato di Gestione. Prima di tutto, il Piano Organico Porti: il documento strategico di ricognizione con validità triennale e revisione annuale previsto dalla riforma Delrio (art. 8, comma 3, lett. S-bis della novellata 84/94) e adottato stamani dal presidente previa approvazione della delibera da parte del Comitato, scatta la fotografia della situazione occupazionale esistente, individuando i fabbisogni di formazione a sostegno dei lavoratori, compresi quelli a rischio di esclusione dal mercato del lavoro. 1935 tra amministrativi e operativi, tanti sono i dipendenti che il network dell'Alto Tirreno riesce ad esprimere tra Livorno, Piombino e l'Isola d'Elba. I lavoratori part time sono 97. Il documento, che non è esaustivo perché alcune imprese non hanno inviato agli uffici competenti le informazioni richieste, mette comunque in evidenza come a Livorno la situazione occupazionale sia positiva. La forza lavoro risulta infatti essere pari a quella del 2013, nonostante la quiescenza di circa 50 lavoratori di due società che operano in appalto e che hanno usufruito di misure per l'incentivazione all'esodo e per la formazione del personale, operativo e amministrativo. A Piombino, la chiusura di Agelpt (la società autorizzata, ai sensi dell'articolo 17, comma 5, della legge n.84 del 1994, alla fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto di Piombino) fa riflettere sulle indubbe situazioni di crisi dei traffici e del lavoro, molto legate agli aspetti "siderurgici" dello scalo, che ancora devono raggiungere i livelli precedenti alla crisi iniziata nel 2008. Tali situazioni di crisi non sono state ancora superate, ma i recenti positivi sviluppi della situazione relativa agli stabilimenti siderurgici di Piombino e l'ultimazione di importanti opere infrastrutturali lasciano auspicare un interessante potenziale di ripresa nel breve-medio periodo. Più in generale, il Piano, che verrà aggiornato nei prossimi mesi con i dati ancora mancanti e non fatti pervenire dalle società interessate, evidenzia due cose: l'esigenza di intervenire sugli aspetti lavoristici del porto di Piombino al fine di tutelare la forza lavoro e programmare gli impegni delle società coinvolte nel ciclo produttivo/operativo esistente, e la necessità di programmare percorsi formativi idonei alla riqualificazione, riconversione del personale. Un Passo importante in vista della delocalizzazione del depuratore del Rivellino. Ma quella del Piano Organico Porti non è stata l'unica decisione importante presa dal organo esecutivo di Palazzo Rosciano. Nel pomeriggio, infatti, si è acceso il semaforo verde per la concessione al Comune di Livorno di un'importante area patrimoniale dell'Adsp localizzata in area Paduletta, presso via Enriques, dove sorgerà il nuovo depuratore cittadino in sostituzione di quello del Rivellino. Si tratta di un passaggio fondamentale che dà sostanza agli accordi raggiunti a novembre del 2017 tra Regione Toscana, Autorità Idrica Toscana, Asa, Autorità di Sistema Portuale e Comune di Livorno per il recupero del deficit depurativo di Livorno e per il miglioramento della circolazione delle acque portuali in ambito portuale. Sulla base di questo accordo, l'Adsp si era infatti impegnata a mettere a disposizione della cittadinanza, e quindi del Comune, un'area che era stata preventivamente individuata come idonea ad ospitare il nuovo depuratore. La realizzazione del nuovo depuratore di Livorno ha un rilevante interesse pubblico sia per la città, che così può spostare in area decentrata l'attuale impianto cittadino, sia per la Port Authority, che potrebbe così migliorare la circolazione delle acque in porto. Il duplice obiettivo verrà perseguito nei prossimi mesi attraverso la sottoscrizione di un Accordo di Programma per la compilazione di un piano di investimenti, in attuazione delle prescrizioni fornite sul punto dal NURV (l'Autorità competente in materia di VAS) della Regione Toscana in sede di approvazione della VAS sul Piano Regolatore Portuale approvato nel 2015. Il nuovo piano triennale sulla corruzione. Infine, il Comitato ha approvato l'aggiornamento al 2021 del piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza. Individuare le misure di mitigazione e prevedere meccanismi di formazione, attuazione e controllo



portuale temporaneo nel porto di Piombino) fa riflettere sulle indubbe situazioni di crisi dei traffici e del lavoro, molto legate agli aspetti "siderurgici" dello scalo, che ancora devono raggiungere i livelli precedenti alla crisi iniziata nel 2008. Tali situazioni di crisi non sono state ancora superate, ma i recenti positivi sviluppi della situazione relativa agli stabilimenti siderurgici di Piombino e l'ultimazione di importanti opere infrastrutturali lasciano auspicare un interessante potenziale di ripresa nel breve-medio periodo. Più in generale, il Piano, che verrà aggiornato nei prossimi mesi con i dati ancora mancanti e non fatti pervenire dalle società interessate, evidenzia due cose: l'esigenza di intervenire sugli aspetti lavoristici del porto di Piombino al fine di tutelare la forza lavoro e programmare gli impegni delle società coinvolte nel ciclo produttivo/operativo esistente, e la necessità di programmare percorsi formativi idonei alla riqualificazione, riconversione del personale. Un Passo importante in vista della delocalizzazione del depuratore del Rivellino. Ma quella del Piano Organico Porti non è stata l'unica decisione importante presa dal organo esecutivo di Palazzo Rosciano. Nel pomeriggio, infatti, si è acceso il semaforo verde per la concessione al Comune di Livorno di un'importante area patrimoniale dell'Adsp localizzata in area Paduletta, presso via Enriques, dove sorgerà il nuovo depuratore cittadino in sostituzione di quello del Rivellino. Si tratta di un passaggio fondamentale che dà sostanza agli accordi raggiunti a novembre del 2017 tra Regione Toscana, Autorità Idrica Toscana, Asa, Autorità di Sistema Portuale e Comune di Livorno per il recupero del deficit depurativo di Livorno e per il miglioramento della circolazione delle acque portuali in ambito portuale. Sulla base di questo accordo, l'Adsp si era infatti impegnata a mettere a disposizione della cittadinanza, e quindi del Comune, un'area che era stata preventivamente individuata come idonea ad ospitare il nuovo depuratore. La realizzazione del nuovo depuratore di Livorno ha un rilevante interesse pubblico sia per la città, che così può spostare in area decentrata l'attuale impianto cittadino, sia per la Port Authority, che potrebbe così migliorare la circolazione delle acque in porto. Il duplice obiettivo verrà perseguito nei prossimi mesi attraverso la sottoscrizione di un Accordo di Programma per la compilazione di un piano di investimenti, in attuazione delle prescrizioni fornite sul punto dal NURV (l'Autorità competente in materia di VAS) della Regione Toscana in sede di approvazione della VAS sul Piano Regolatore Portuale approvato nel 2015. Il nuovo piano triennale sulla corruzione. Infine, il Comitato ha approvato l'aggiornamento al 2021 del piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza. Individuare le misure di mitigazione e prevedere meccanismi di formazione, attuazione e controllo

delle decisioni, sono gli obiettivi del testo approvato.

Informatore Navale

Dai Porti

Enrico Luciani della Compagnia Portuale Civitavecchia in merito alla querelle sulla comunicazione della Commissione UE

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



RILEVANZA NAZIONALE", ex art. 6 comma 5 l.n.84/94. Spero di aver reso più chiara l' idea a Rixi e Toninelli, che, prima di trasformare le AdSP in S.p.A. e conseguentemente svendere i nostri porti, dovranno letteralmente passare sui cadaveri di noi portuali. E la storia insegna che non è mai stata una "passeggiata". Non è una minaccia, questa è una promessa." Enrico Luciani Presidente della Compagnia **Portuale** Civitavecchia.

Informazioni Marittime

Dai Porti

Venezia, accordo tra Centro Maree e Autorità portuale

La Giunta comunale di Venezia ha approvato un accordo di collaborazione tra il Centro Previsione e Segnalazione Maree del Comune e l'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Grazie a questa intesa, 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 transanti 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".



IL PROGETTO

Ecco i sensori per il controllo dei rumori

SI E' 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' **Adsp** del mar Tirreno Settentrionale.

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. Pertanto, l' **Adsp** 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 un milione e 830mila euro ed è coperto al centro per cento dal programma Lf-Fr Marittimo».



IL PORTO RIPARTE

Il Comitato sblocca il trasloco del depuratore

E FINALMENTE il comitato di gestione dell' **Autorità portuale** di sistema, riunitosi al completo di tutti i componenti, ha varato non solo l' atteso 'piano organico porti', e il piano triennale per la trasparenza e la lotta alla corruzione; ma ha sbloccato la lunga vicenda che consentirà il trasferimento del depuratore urbano del Rivellino in una nuova area, ai margini del porto, liberando così il quartiere della Venezia dai ciclici e non graditi 'effluvi' dell' attuale depuratore.

Il documento strategico di ricognizione con la pianificazione per i porti del 'sistema' livornese con validità triennale e revisione annuale previsto dalla riforma Delrio è stato adottato dal presidente Corsini previa approvazione della delibera da parte del comitato. Il piano registra la situazione occupazionale e individua i fabbisogni di formazione a sostegno dei lavoratori, compresi quelli a rischio di esclusione dal mercato del lavoro.

Complessivamente sono 1935 tra amministrativi e operativi, i dipendenti del network dell' Alto Tirreno tra Livorno, Piombino, la Capraia e l' sola d' Elba. I lavoratori part time sono 97. Il documento non è esaustivo perché alcune imprese non hanno inviato le informazioni richieste, ma il bilancio è stato giudicato positivo.

La forza lavoro risulta pari a quella del 2013, nonostante la quiescenza di circa 50 lavoratori di due società che operano in appalto. A Piombino, la chiusura di Agelpt (la società autorizzata del lavoro **portuale** temporaneo) è il risultato della crisi siderurgica che però sembra finalmente avviata al superamento. Si è evidenziata, ancora per Piombino, l' esigenza di nuovi corsi formativi.

Via finalmente alla concessione al Comune di Livorno di un' importante area patrimoniale dell' Adsp localizzata in area Paduletta, presso via Enriques, dove sorgerà il nuovo depuratore cittadino in sostituzione di quello del Rivellino.

Si tratta di un passaggio fondamentale che dà sostanza agli accordi raggiunti a novembre del 2017 tra Regione Toscana, **Autorità** Idrica Toscana, Asa, **Autorità** di Sistema **Portuale** e Comune di Livorno. La realizzazione del nuovo depuratore di Livorno ha un rilevante interesse pubblico sia per la città, che così può spostare in area decentrata l' attuale impianto cittadino, sia per la Port Authority, che potrebbe così migliorare la circolazione delle acque in porto. Nei prossimi mesi sarà sottoscritto un accordo di programma per la compilazione di un piano di investimenti relativo. Antonio Fulvi.



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Dai Porti

L'ANNUNCIO .IL MINISTRO CONFERMA L'INTENZIONE DI VISITARE IL PORTO

Toninelli verrà presto a Livorno Nogarini: «Semplificare le norme»

IL MINISTRO delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, visiterà il porto labronico «nelle prossime settimane». Lo ha confermato lo stesso ministro (ed esponente di spicco del movimento cinque stelle) in un incontro che si è tenuto a Roma con il sindaco Filippo Nogarini e il presidente dell' **AdSP** Stefano Corsini a margine della conferenza nazionale delle Autorità portuali di sistema, sulla quale abbiamo riferito nell' edizione di ieri.

Il ministro, come anche ampiamente riferito sulla propria pagine facebook lo stesso sindaco Nogarini, si è intrattenuto con il primo cittadino e il presidente dell' autorità Stefano Corsini per - come spiegato in una nota del Mit - «affrontare i problemi attuali del porto di Livorno. Il ministro 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». Il sindaco Nogarini, dal canto suo, prosegue la nota, «ha colto l' occasione per sollecitare il ministro a sbloccare la realizzazione di due infrastrutture strategiche per lo sviluppo sinergico dei porti di Livorno e Piombino: il lotto zero e il potenziamento della bretella superstradale per Piombino, la statale 398».

Nel corso del colloquio Toninelli si sarebbe detto sostanzialmente d' accordo con le tesi portate avanti a più riprese dal sindaco Nogarini, anche a nome dell' associazione dei sindaci delle città portuali - di cui Nogarini è presidente - per rivedere la normativa della riforma Delrio che esclude dai comitati di gestione portuale i sindaci stessi. Una esclusione più volte criticata anche da esponenti del passato governo e che ha portato più volte a problemi di competenza sui temi relativi ai waterfront tra porti e città.

A.F.



Mon Acumen: il progetto per il controllo acustico nei porti

Presentato a Cagliari, capofila l'AdSp del mar Tirreno settentrionale

Giulia Sarti

CAGLIARI Mon Acumen ovvero Monitoraggio attivo congiunto urbano-marittimo del rumore. Questo il nome del progetto con capofila l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale lanciato nei giorni scorsi a Cagliari. Mon Acumen 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 definendo una progettazione condivisa dei sistemi di monitoraggio necessaria a un'efficace pianificazione, così come richiesto dalla Direttiva 2002/49/CE. Ad aderire all'iniziativa l'Università di Genova, l'Agenzia regionale per la protezione ambientale Toscana, l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale e del mare di Sardegna con la Camera di commercio di Bastia. Le attività prevedono, tra l'altro, 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. La spesa prevista per il progetto, che durerà 3 anni, è di circa 1.830 mila euro, finanziati al 100% dal programma It-Fr marittimo.



Messina: Il rispetto della legge non si può discutere

Intervento di Assarmatori sulla convenzione per la Sardegna

Redazione

ROMA Anche il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, è intervenuto in merito alle polemiche scaturite in queste ultime ore sui collegamenti marittimi con la Sardegna. In questi giorni, scrive Stefano Messina, 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. Ecco quindi i punti chiave che sostiene Assarmatori 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 dalla legge non è, e non pu 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 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.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
Piazza dei Leghetti, 21, 57123 Livorno (LI)
www.messaggeromarittimo.it

Messaggero Marittimo.it

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

Messina: “Il rispetto della legge non si può discutere”

Intervento di Assarmatori sulla convenzione per la Sardegna

18 gennaio 8 ore fa 5 giorni 24 gennaio 2019
di Redazione

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome

Indirizzo email:

Registri

ULTIME POPOLARI VIDEO

ROMA / 2 ore fa
Brexit senza accordo: il Mer predispone misure idonee

ROMA / 2 ore fa
Dati Istat sul commercio estero extra Ue

PORTI / 2 ore fa
A Cosco il 60% di Chancay Terminal

ROMA / 2 ore fa
Road show di Fincantieri in Brasile

MESSINA / 2 ore fa
Messina: “Il rispetto della legge non si può discutere”

ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI: #ASSARMATORI #CONVENZIONE #FEATURED #SARDEGNA #STEFANO MESSINA

PER NON PERDERE
Vincenzo Onorato

Seminario sulla gestione sostenibile del porto dorico

Giampieri: Sviluppo, sicurezza e sostenibilità le tre linee di azione su cui opera il sistema

Giulia Sarti

ANCONA Circa 30 minicampionatori mobili di polveri fini, per l'analisi dell'aria nelle città di Ancona e Falconara Marittima verranno posizionati dall'Arpa (Agenzia regionale per la protezione ambientale) nelle prossime settimane per rafforzare i controlli dei livelli di PM10 e la loro variabilità nelle singole zone, nell'ambito del progetto sperimentale, finanziato da Regione Marche, Comune di Ancona e Autorità portuale mare Adriatico centrale, per valutare l'esposizione della popolazione ai pollini e alle polveri sottili. Il progetto è stato presentato questa mattina dal professor Floriano Bonifazi e dal direttore di Arpa Marche Giancarlo Marchetti nell'ambito del seminario nazionale dal titolo Verso una gestione sostenibile delle attività portuali: confronto tra le esperienze del Sistema nazionale delle Agenzie ambientali. A partecipare all'incontro, oltre agli altri organizzatori (Anci Marche e Capitaneria di porto di Ancona), i rappresentanti delle Agenzie ambientali che operano sul territorio nazionale. La gestione sostenibile delle attività nelle aree portuali è fattibile -ha detto il presidente della Regione, Luca Ceriscioli come dimostra il convegno odierno e anche lo strumento di monitoraggio che verrà posizionato nel capoluogo. Il porto è una grande opportunità per la città di Ancona, per tutta la regione. Ospita tante attività e questo produce emissioni. Andare verso una sempre maggiore qualità ambientale, significa garantire la salute dei cittadini e lo sviluppo del porto perché le garanzie sono elementi che permettono di crescere. La scelta da compiere non è quella di nascondere i problemi, ma di risolverli assieme, per uno sviluppo armonico del territorio, basato sulla qualità della vita, della salute, delle opportunità economiche. Il porto -ha sottolineato il presidente- rappresenta un'infrastruttura di grandissimo valore. La movimentazione delle merci, via mare, è una realtà importante che riduce il traffico su gomma e l'impatto ambientale. Il porto è un'infrastruttura che dà lavoro, produce sviluppo, che ha bisogno di accompagnare la propria crescita economica nel rispetto dell'ambiente e della salute. Il campionamento, iniziato dai primi di Gennaio, proseguirà per tutto l'anno e, verosimilmente, fino alla primavera 2020. Verranno tracciati i principali inquinanti e i metalli pesanti, valutando la loro distribuzione nell'area urbana grazie ai minicampionatori mobili. Sviluppo, sicurezza e sostenibilità sono le tre linee di azione su cui opera tutto il sistema portuale ha evidenziato Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale. La sostenibilità, in particolare, è il tema fondamentale per il rapporto con le comunità, specie in un porto, come quello di Ancona, che opera a ridosso della città, e forte elemento di competitività per le imprese. Un tema, ha continuato, su cui l'AdSp sta lavorando in collaborazione con la Capitaneria di porto e le compagnie di navigazione: Abbiamo firmato l'accordo Blue agreement che prevede l'utilizzo di combustibile per uso marittimo con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1%, rispetto all'1,5% previsto dall'attuale legge, in ormeggio e in movimentazione dal porto.

Tasse portuali giù del 20% a Civitavecchia

maurizio de cesare

24 gennaio 2019 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 judice, 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.

The screenshot shows a news article on a website. The main headline is "Tasse portuali giù del 20% a Civitavecchia". Below the headline is a sub-headline: "A gennaio in vigore: 0,0000 - 0,0000". There is a small image of a port scene. The article text is partially visible, starting with "24 gennaio 2019 - 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." To the right of the article is a sidebar with a table of "Categorie e numeri articoli" and several logos of companies like GRIMALDI GROUP, CARGO MAR, OMLOG, and SCT.

Sensori di monitoraggio dei rumori in porto

maurizio de cesare

24 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.



Rassicurazioni per gli ex Tct

Assemblea dei portuali in cassa integrazione, preoccupati per i ritardi nella concessione a Yilport

ALESSIO PIGNATELLI

Il messaggio è univoco: pazienza e fiducia perché la rotta è segnata. Ad ascoltare sono i tantissimi lavoratori ex Tct preoccupati per le ultime vicende giudiziarie che frenano la ripresa delle attività del porto. A rassicurare sono il presidente dell' Authority Sergio Prete, il sindaco di Taranto Rinaldo Melucci e il presidente della Provincia Giovanni Gugliotti. E oltre alle parole, ci sono i fatti: Yilport ha trasmesso ieri gli atti costitutivi della società che, come anticipato ieri su queste pagine, si chiamerà Terminal San Cataldo. Tsc in onore del santo patrono della città che è anche protettore degli stranieri. Una scelta non casuale, visti i tempi.

Ieri assemblea degli ex lavoratori Tct iscritti alla Uiltrasporti presso la sede della Bestat. Sala gremita e il motivo è abbastanza intuibile. C'è preoccupazione plausibile dopo l'ennesimo rinvio che porta al 20 febbraio la decisione del Tar di Lecce sull'istanza di sospensiva del consorzio Set. Un differimento concesso con il consenso dell'Avvocatura di Stato e degli avvocati di Yilport a condizione che fosse stato nel più breve tempo possibile. E in effetti, in relazione ai tempi elefantiaci della giustizia, il 20 febbraio è dietro l'angolo. Tra l'altro la proroga non incide nella procedura. Come già spiegato, dalla costituzione della società italiana ci sono 30 giorni per le verifiche previste dalla legge per cui la tempistica per la sottoscrizione della concessione non è penalizzata dal rinvio che è proprio di circa un mese.

Altri particolari: nel consiglio d'amministrazione è probabile che ci siano Robert Yildirim, presidente di Yilport Holding e Christian Blauert, ceo della multinazionale.

«Abbiamo trascorso fasi molto più delicate e pericolose, eravamo preparati - ha aperto così l'assemblea Carmelo Sasso, segretario Uiltrasporti - Ci fidiamo dell'operato del presidente e c'è l'avvocatura dello Stato come garanzia. Senza accendere fumogeni o fuochi d'artificio, ci siamo adoperati e continueremo a farlo. Da altre parti, Yilport è accolto a braccia aperte mentre qui con i ricorsi. Tutti sanno che Evergreen e Hutchison sono scappati anche per questo motivo. Yilport non ha chiesto un euro di finanziamento. Dobbiamo restare tranquilli e sereni. Siamo nell'ultimo pezzettino, bisogna essere fiduciosi».

Rassicurazioni che sono arrivate anche telefonicamente grazie agli interventi, in ordine, di Prete, Gugliotti e Melucci. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale ha raccontato che Yilport non è particolarmente contenta di questa accoglienza ma per il momento non si registrano impatti negativi. Si è augurato che il 20 febbraio si possa discutere questa sospensiva e ha ribadito quanto già affermato recentemente: se il consorzio Set dovesse vincere il ricorso, comunque non otterrebbe la concessione al Terminal. Si riaprirebbe la procedura e l'Autorità portuale la richiuderebbe con una motivazione diversa.

Il presidente della Provincia Gugliotti già di recente era stato molto netto sulla questione e ieri ha confermato che c'è un accordo tra tutte le istituzioni che sono convinte del progetto di Yilport. Ha fatto riferimento nuovamente all'oggettiva differenza della portata degli investimenti assicurando di velocizzare l'iter burocratico un minuto dopo la risoluzione del contenzioso. Stessa unità d'intenti con il sindaco Melucci che ha aggiunto di credere in questo progetto dopo aver visionato le carte e incontrato gli investitori. Ha definito il programma di Yilport sostanzioso e sostenibile ripetendo che si sta facendo di tutto per evitare che questa opportunità svanisca.

A chiudere l'assemblea è stato il segretario generale della Uil, Giancarlo Turi: «Abbiamo assistito a un momento dal valore politico molto alto poiché le istituzioni sono tutte dalla stessa parte. Questo perché prevale l'interesse delle persone, il valore del lavoro. Abbiamo recepito lo stesso messaggio nonostante le diverse estrazioni e abbiamo avuto la possibilità di capire che la politica fa gruppo rispetto a una prospettiva decisiva per il territorio».



Tassa di sbarco, veneti e auto non pagano Il dossier all' Unesco: «Città viva e vitale»

Il sindaco d' accordo con Zaia. Dubbi sui giorni di «bollino nero». Italia Nostra: fantascienza

A. Zo. - F. B.

VENEZIA «Il contributo di sbarco sarà gratuito per i veneti perché Venezia è la capitale».

Luigi Brugnaro lo dice ufficialmente per la prima volta e sceglie il palco dell' assemblea di Confindustria per farlo, proprio davanti al governatore Luca Zaia, che lo aveva chiesto fin da subito. «Dovremo trovare le coperture dal punto di vista giuridico, ma ci lavoreremo insieme al presidente Zaia», aggiunge il sindaco di Venezia, che però si tiene uno spiraglio aperto: «Se ci saranno urgenze o necessità i veneti dovranno capire che i veneziani devono vivere bene», dice sibillino. Sarebbe allo studio infatti l' ipotesi di farli pagare almeno nei giorni da «bollino nero», cioè quelli di pienone in città.

Il regolamento sulla nuova tassa per i turisti «pendolari» è quasi pronto, dopo il confronto serrato tra i tecnici comunali, capitanati dall' assessore al Bilancio Michele Zuin, e lo studio legale milanese Gop. I dettagli saranno resi noti a giorni, ma la platea è ormai individuata: la pagherà chi arriverà con le navi da crociera, i lancioni, i treni, i taxi, i noleggi con conducente, i bus Actv e Atvo. Proprio per questi ultimi si sta valutando come inserire il contributo nel biglietto. Saranno invece esonerate le auto private, perlomeno in questa prima fase, in quanto non si tratterebbe di «vettori», come ha stabilito la legge di bilancio. Il via libera alla tassa di sbarco è infatti arrivato a fine dicembre con il maxi-emendamento, ma il Comune già nel dossier inviato all' Unesco un paio di settimane prima confidava di «conquistarla», come emerge dal testo integrale inviato a Parigi e ieri pubblicato sul sito internet dell' agenzia dell' Onu che si occupa di cultura.

Nelle 116 pagine del dossier, a cui si aggiungono una montagna di allegati, la misura era inserita nel capitolo «Sollecitazione di interventi di riforma della legislazione speciale per Venezia», in cui già si anticipava la volontà di rendere il contributo «graduato in ragione delle giornate di maggior o minor afflusso». Il dossier è un enorme elenco di quello che Ca' Farsetti - e il governo, che da ultimo ci ha messo mano - ha fatto per rispondere all' ultimatum dell' Unesco di escludere Venezia dai propri siti. Ci sono ovviamente tutti i punti che hanno creato polemiche, dall' assenza del deposito Gpl di Chioggia, all' intera parte sul futuro della crocieristica in cui si afferma che la soluzione trovata è quella del Comitato del 7 novembre 2017: navi giganti in due approdi a Marghera e quelle medie alla Marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele reso nuovamente navigabile. Il governo proprio su questo punto aveva fatto inserire all' ultimo minuto una precisazione che però non pare spostare di molto la posizione: si riferiva infatti dell' incontro tra i tre ministri Danilo Toninelli (Infrastrutture), Alberto Bonisoli (Beni Culturali) e Sergio Costa (Ambiente) del 25 ottobre per individuare la migliore soluzione, «con particolare riguardo al rispetto dell' ambiente lagunare e alla valutazione dell' impatto ambientale, ove necessaria a norma di legge, del progetto che verrà elaborato». Citato inoltre l' avvio, tramite la locale Soprintendenza, della verifica di interesse culturale per Canal Grande, bacino di San Marco e Canale della Giudecca.

Per il resto, il Comune scrive di voler dare l' immagine di «una Venezia diversa dai soliti cliché, una Venezia viva e vitale», pur ammettendo che ci sono tanti problemi da risolvere. Ma orgogliosamente spiega che si sta cercando di promuovere una città più «ampia», che non sia solo piazza San Marco e nemmeno solo Venezia, ma anche Mestre (con il nuovo M9, ma anche San Giuliano), la Riviera del Brenta con le ville, le spiagge del litorale. «Non una città da toccata e fuga, ma in cui stare 4 o 5 giorni», è scritto nel dossier, dove si parla anche del primato nella raccolta differenziata, del futuro di **Porto** Marghera, ma anche dell' idea di creare una «città per giovani», «un polo universitario



sul modello di Boston». «Sembra un romanzo di fantascienza, in cui si descrive una città utopica, una città perfetta e felice», commenta polemica la sezione veneziana di Italia Nostra, che ovviamente si schiera contro l' ipotesi delle navi a Marghera: «Distruggerà la laguna ed è stata approvata dal Mibac - conclude - Cosa intendono fare i parlamentari 5 stelle?».

INSABBIAMENTO

«Eiettori, buoni risultati da valutare per tutto il canale»

Il direttore della cooperativa pescatori: «Potrebbe sostituire il dragaggio, costi da valutare»

THOMAS DELBIANCO

CATTOLICA Al porto barche sempre più in difficoltà per i fondali bassi, ma gli eiettori danno un segnale di speranza. «Quattro mesi di sperimentazione con buoni risultati, possono essere validi al posto del dragaggio, ma ora valutiamo i costi per estenderli a tutto il canale». Dopo il botta e risposta tra comunità locale e Regione sui mancati fondi per il dragaggio al porto di Cattolica, «davanti ad una situazione che resta di forte difficoltà per i nostri pescherecci», il direttore della cooperativa pescatori Nicola Tontini fa sapere che «ci sono stati contatti con le amministrazioni comunale e regionale. Stiamo mettendo sul tavolo tutte le problematiche che ci sono, le azioni intraprese e quello che auspichiamo venga fatto in tempi brevi».

Un vento di novità e un segnale di speranza per evitare in futuro di dover restare sempre ancorati ai tempi dei dragaggi, è arrivato, nell'ultima riunione della categoria, alla presenza dei tecnici, dal bilancio della nuova sperimentazione tecnologica, con due eiettori installati dallo scorso mese di ottobre nel bacino dello scalo di alaggio.

«Il fondale di quella zona, che è ad alto contenuto di limo, è stato portato ad una quota di lavoro - spiega Tontini - sono stati appoggiati gli eiettori, la cui funzione è stata quella di mantenere la profondità della quota dragata, anche se in altre realtà, come quella di Riccione, sono stati appoggiati su fondali non dragati. I risultati della sperimentazione sono stati positivi, ora si tratta di valutare quanti eiettori servirebbero per coprire in tutti i punti il canale ed eventualmente anche la darsena. E valutare i costi a confronto con il dragaggio tradizionale, che se non considerato più necessario, potrebbe anche essere sostituito. Con questo sistema, inoltre - continua Tontini - si va in deroga alle normative vigenti relative ai campionamenti dei sedimenti, in quanto con il fatto che non si stratificano, non hanno la necessità di dover fare i campioni per verificare se ci sono degli inquinanti».



Confindustria: «Dopo la sentenza preoccupati per i lavori al porto»

RAVENNA A undici mesi dal sì del Cipe e dopo la pubblicazione dei primi bandi e raffinati i complessi passaggi burocratici Confindustria Romagna vede un nuovo possibile ostacolo nel percorso che giunge alla realizzazione del Progetto Hub del **porto** di Ravenna, che servirà tra le altre cose ad approfondire (prima a -12,5 poi a -14,5) il Canale Candiano. L'associazione di via Barbiana raccoglie l'irrequietezza degli operatori portuali ed esprime «preoccupazione per l'incertezza dei tempi in seguito alla sentenza emessa nel processo sui fanghi del Canale Candiano». In una nota l'associazione motiva le proprie ansie legate alle conseguenze della vicenda giudiziaria, spiegando come «l'associazione - si legge nel comunicato - segue da sempre con attenzione lo sviluppo del **porto** commerciale di Ravenna, prima industria del territorio, e monitora da vicino il percorso che porterà all'escavo dei fondali, decisivo per il rilancio dello scalo e della sua competitività. Questo intervento sarà vitale non solo per l'anima industriale del **porto**: anche la parte turistica, che oggi sconta pesantemente l'insabbiamento dei fondali, potrà beneficiare dell'approfondimento».

Confindustria Romagna si adopererà in tutte le sedi e con tutti i mezzi possibili «per sostenere l'avanzamento di un progetto da cui dipende il futuro economico di un'intera comunità, dall'industria al turismo, e strategicamente importante non solo per l'area ravennate, ma per tutta la Romagna».

Confindustria: «Dopo la sentenza preoccupati per i lavori al porto»

VIAGGIO NELLA LOCALITÀ Porto Reno, cattedrale nel deserto dimenticata

Fico (Presidente Comitato Cittadino): «Opere deserte sono tabù, ma noi non ci rassegniamo»

Porto dei Nebrodi Un' opera che avanza

Giuseppe Romeo Sant' Agata Militello Più passano le settimane e sempre più il **Porto** dei Nebrodi prende forma. Il lavoro dell' impresa Amec e del consorzio Infra.Tech. procede senza intoppi ed ha già portato alla quasi ultimazione del braccio di sopraflutto, cui mancano una trentina di metri oltre al riccio di tetrapodi per raggiungere la definitiva quota dei 1150 metri, ed all' avanzamento per 400 metri dalla riva del nucleo del molo di sottoflutto, che una volta terminato raggiungerà la quota di 610 metri. Proprio ieri posizionati i segnalamenti marittimi previsti dal codice della navigazione. Si tratta di due fanali, uno verde ed uno rosso, per la disciplina dell' accesso e dell' uscita in area portuale. Il faro verde è stato collocato nei pressi della punta di sopraflutto, da cui si discosterà di poco una volta ultimato il molo, mentre il segnalamento rosso, fin qui mai esistito vista l' assenza del sottoflutto, avvanzerà di pari passo con la prosecuzione del molo fino alla quota definitiva. Tutte le operazioni si svolgono sotto la vigilanza dell' Ufficio circondariale marittimo, coordinato dal tenente di vascello Michele Rossano, che già aveva diramato due ordinanze di polizia marittima per disciplinare le operazioni in mare e sulla banchina e l' interdizione dello specchio acqueo. «Invitiamo l' utenza a prestare la massima attenzione al rispetto dei segnalamenti marittimi appena installati - spiega Rossano - ad usare estrema prudenza e tenersi a debita distanza dagli stessi sia in entrata che in uscita dal **porto**, nel rispetto del codice della navigazione e delle ordinanze, ricordando l' interdizione». Raggiunte, le quote definitive per i due moli che chiuderanno il bacino portuale di 386 mila metri quadri, si proseguirà con le opere già avviate per la banchina di riva e i pontili su cui saranno ricavati 1094 posti barca per le aree turistica, diportistica, peschereccia e commerciale. Nei prossimi giorni, forse il 5 febbraio, attesa la commissione di collaudo. Mancano soli 30 metri per il completamento del braccio di sopraflutto.



A bordo ci sono 47 profughi

La «Sea Watch» al largo di Siracusa

La nave dell' ong al governo: indicateci un porto sicuro. I due vicepremier: vi manderemo medicine e viveri ma dovete dirigerli verso la Francia

ro dei magistrati, cui la Costituzione assegna precise prerogative che vanno tenute ben presenti da tutti, in primo luogo da chi ricopre importanti incarichi di Governo». L' Anm auspica quindi «un corretto rapporto tra le Istituzioni, cui devono concorrere tutti, in primo luogo i membri del Governo».

Duro il Consiglio d' Europa Un aumento dell' incitamento all' odio da parte dei politici, e del razzismo e xenofobia nel discorso pubblico, particolarmente nei media e su internet preoccupa l' assemblea parlamentare del Consiglio d' Europa. È scritto nel rapporto di monitoraggio sull' Italia votato a Strasburgo, e che la delegazione italiana, bipartisan, voleva cambiare con emendamenti tutti però rigettati. Nella relazione su cui si basa il rapporto si esprime preoccupazione anche per la chiusura dei porti italiani ai migranti.

La delegazione italiana compatta nel proporre e difendere gli emendamenti su ogni paragrafo dedicato al Paese si è spaccata al momento dell' approvazione dell' intero testo.

Cettina Saraceno AUGUSTA Stava navigando verso Malta, in attesa di un porto sicuro dove sbarcare, ma a causa delle proibitive condizioni del mare e si è diretta verso le coste della Sicilia orientale, la Sea Watch 3, la nave della Ong olandese con a bordo 47 migranti, tra cui almeno otto minorenni, non accompagnati soccorsi in mare 6 giorni fa. Ieri mattina è arrivata al largo di Siracusa e si è spostata, sempre in acque internazionali, più a Nord alla ricerca di un riparo, che fino a ieri sera non è arrivato.

D' altra parte ieri il ministro dell' Interno, Matteo Salvini, è stato chiaro e ha parlato di «ennesima provocazione» dopo che la nave si stava dirigendo verso le coste siciliane. «Ribadisco che la nostra linea non cambia, né cambierà. Nessuno sbarcherà in Italia -ha detto-. Pronti a mandare medicine, viveri e ciò che dovesse servire ma i porti italiani sono e resteranno chiusi». Della stessa idea anche l' altro vice premier Luigi Di Maio, che ha detto che «la Sea Watche avrà da parte del governo italiano, qualora ne avesse bisogno, supporto medico e sanitario. Dopo di che, invito a puntare la prua verso Marsiglia e far sbarcare le persone sul suolo francese, anziché aspettare inutilmente nelle acque italiane per giorni» ha aggiunto, ricordando che «come stabilito a giugno 2018 nel Consiglio europeo, le responsabilità dell' Europa sull' immigrazione sono condivise». Dopo sei giorni di navigazione, non certo in condizioni ottimali del mare, i migranti sono stremati.

Per loro si sono mobilitate 20 organizzazioni, tra cui Actionaid, Amnesty i nternational Italia, Arci, Emergency, Legambiente, Medici per i diritti umani, Medici senza frontiere, Mediterranean hope program ma rifugiati e migranti, Oxfam, Salesiani per il sociale, Save the children Italia e Terre des hommes, che ieri hanno firmato un appello chiedendo all' Italia e all' Europa di rispettare la legge e di consentire il loro lo sbarco in un porto sicuro.

«Sono 47 esseri umani portati in salvo dal Mar Mediterraneo dove nei giorni scorsi hanno perso la vita centinaia di bambini, donne e uomini, e che ora sono ostaggio dell' ennesima disputa politica tra stati - hanno scritto- nessun paese ha infatti risposto alla richiesta di un porto sicuro fatta dalla Sea Watch, in spregio di quanto previsto dalle norme internazionali e delle più elementari considerazioni di carattere umanitario». Tra i primi a raccogliere l' appello è stato il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, che ha inviato una lettera al comandante della nave Sea Watch 3 e sottolineato la necessità di garantire un porto sicuro per i migranti, nel rispetto della Costituzione italiana e del diritto internazionale.

«Come sempre, Palermo, - ha aggiunto- con il suo collaudato sistema di accoglienza che coinvolge tanti soggetti pubblici e privati ed una vasta rete sociale di solidarietà, è pronta ad accogliere questi naufraghi e gli uomini e le



donne che li hanno salvati da morte certa». Al primo cittadino ha subito replicato Igor Gelarda, capogruppo della Lega in consiglio comunale a Palermo e responsabile siciliano enti locali del partito sostenendo che Orlando «non perde occasione per fare polemica con il ministro dell' Interno, Salvini. Paradossalmente, in questo caso potremmo anche essere favorevoli a questa presa di posizione. Se l' annuncio di Orlando dovesse concretizzarsi, infatti, al porto potrebbero arrivare carovane di palermitani abbandonati a loro stessi con la speranza che il sindaco finalmente si accorga, e decida di accogliere, pure loro». A Siracusa 17 associazioni hanno chiesto al sindaco Francesco Italia di condividere e sostenere, con una richiesta formale, al comandante della Capitaneria di porto, di garantire immediatamente un approdo sicuro alla nave e predisporre tutto ciò che è necessario all' accoglienza delle persone a bordo. Si è associato anche il Comitato 18 aprile. E non si è fatta attendere la risposta di Italia. «La città è pronta e disponibile ad accogliere la Sea Watch e le persone che si trovano a bordo. - ha detto il primo cittadino-. Non è una decisione di nostra competenza ma insieme a tante associazioni c' è la massima disponibilità e anche per questo abbiamo scritto al ministero della Marina mercantile sollecitando l' autorizzazione a consentire l' attracco dell' imbarcazione per poter così dare assistenza alle persone a bordo e alleviare il loro stato di angoscia e sofferenza». (*CESA*) ha collaborato Gaspare Urso.

La ricetta di Marinese: Zona economica speciale

La relazione del presidente: «Le imprese hanno bisogno di girare a pieno regime» `Entro fine anno il governo può istituire un'area con sgravi, incentivi e agevolazioni

LA RELAZIONE MESTRE Duemila anni fa i romani costruirono strade i cui effetti economici sui territori attraversati si sono protraggono fino ad oggi ma mentre altre nazioni hanno innovato con nuove infrastrutture, noi viviamo ancora sugli allori dell' antico Impero. Dieci anni fa «abbiamo vinto la battaglia, portata avanti da Confindustria, per il Passante di Mestre» che ha eliminato il collo di bottiglia di Mestre per merci e persone. Ma da allora il territorio dell' area metropolitana vasta tra Venezia e Rovigo ha accumulato ritardi su ritardi e rischia di essere tagliato fuori dalle nuove rotte commerciali che la Via della Seta (che prevede impegni economici superiori a 1.000 miliardi di dollari) e i traffici tra nord e sud, ovest ed est Europa stanno mettendo in moto: e ad oggi dei 6 corridoi europei delle merci solo uno tocca il **porto** di Venezia. Tutto questo mentre le imprese (82mila delle quali il 90% piccole e medie) continuano a macinare produzione e utili ma si vedono all' orizzonte un altro gigantesco collo di bottiglia.

UN GAP GIGANTESCO Il **porto** di Rotterdam movimentata 461 milioni di tonnellate l' anno di merci, Venezia 25,5 milioni. Un gap mostruoso che, per un territorio specializzato nelle esportazioni è più pesante.

La soluzione? L' ha proposta ieri il presidente di Confindustria Venezia e Rovigo Vincenzo Marinese illustrando all' assemblea generale annuale degli imprenditori nella sede di Vtp alla Marittima di Venezia il Piano industriale elaborato dall' advisory EY, acronimo di Ernst & Young. E il sunto del centinaio di pagine è l' acronimo Zes di Zona economica speciale e potenziamento della Zona Franca. Da vent' anni l' Europa le prevede ma la legislazione italiana, giunta con buon ritardo, le autorizza solo nel Sud del Paese: «Il Governo precedente non ha voluto estenderle anche al Nord e questa è la sfida che lanciamo da qui a fine anno».

PUNTO DI NON RITORNO C' è infatti una dead line, un punto di non ritorno che scenograficamente ieri è stato illustrato con un cronometro gigante che segna i 341 giorni mancanti al 31 dicembre prossimo, data entro la quale la normativa europea consente di attivare nuove Zes con le agevolazioni relative: semplificazioni burocratiche, incentivazione degli investimenti, crediti d' imposta, esenzioni e riduzioni sui contributi previdenziali e assistenziali dei lavoratori. Gli incentivi statali costerebbero il primo anno 250 milioni di euro ma già dal secondo anno porterebbero un gettito quattro volte superiore; si potrebbero creare 26mila e 600 posti di lavoro e 2,4 miliardi di euro di investimenti e di valorizzazione del patrimonio immobiliare esistente.

Entro fine 2019, ha ribadito Marinese, «chiederemo al Governo di istituire la Zes, e poi ci ritroveremo per verificare quanto di concreto è stato fatto».

E questo concreto significa far correre una Ferrari come una Ferrari e non come una Fiat 500, ossia far fruttare il potenziale enorme che ha questo territorio per non lasciarlo solo sopravvivere: la capacità di esportare in tutto il mondo, e la capacità di fare squadra, le Università e i centri di ricerca, le infrastrutture (**porto**, aeroporto, autostrade, ferrovie), tutti questi vantaggi il territorio li ha ma le infrastrutture devono essere adeguate ai nuovi traffici e, secondo lo studio di EY, servono 1,7 miliardi di euro, il 70% dei quali può venire dai privati come in questi ultimi anni hanno investito il 40% dei 3,5 miliardi di euro già spesi.

Tra Venezia e Rovigo ci sono 385 ettari a destinazione produttiva inutilizzati o abbandonati (215 a **Porto Marghera** e 170 nel Rodigino) e queste aree, che non comportano consumo di suolo vergine, possono diventare la sede della Zes metropolitana dove insediare nuove aziende e creare nuovi posti di lavoro.

E.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il nodo strategico

Tra porto e aree produttive, la sfida è a Porto Marghera

MESTRE Se la Via della seta mobiliterà mille miliardi di dollari nei prossimi anni, non è scontato che qualcosa piova anche su Venezia. Perciò servono investimenti e serve la Zes vasta che includa i territori di Venezia e di Rovigo. A **Porto Marghera** questo significa investire sui 215 ettari inutilizzati e abbandonati all' interno dell' area industriale di 2 mila ettari.

«L' 85% di **Porto Marghera** è occupato e pienamente produttivo - ha detto il presidente di Confindustria Vincenzo Marinese - ma nell' immaginario collettivo è tutta un' area lasciata a se stessa. Poi c' è il **porto** che è paralizzato nella crescita da regole demenziali, dove tutti i passi per effettuare gli scavi dei canali industriali per permettere alle navi di entrare sono stati fatti ma non si riesce a farli partire». E sempre a **Porto Marghera** ci sono i marginamenti da completare: 42 chilometri e mezzo di barriere per impedire ai veleni delle vecchie fabbriche di finire in laguna; ne sono stati realizzati 39, ne mancano 3 e mezzo. Ebbene, anche su questo versante il Cipe ha stanziato 70 milioni dei 280 mancanti «ma non si riesce ad averli - continua Marinese -.

Inoltre questa vasta area è ancora inserita nel Sin, Sito di interesse nazionale per le aree più inquinate, ma istituito tempo fa con presupposti diversi e in condizioni ormai superate. Serve un decreto che escluda **Porto Marghera dal Sin**». (e.t.)

Le garanzie del Comune all' Unesco dalle navi alla difesa della residenza

RAFFAELLA VITTADELLO

SALVAGUARDIA VENEZIA Il prossimo appuntamento per discutere del Dossier Venezia sarà quest' estate in Azerbaijan dal 30 giugno al 10 luglio nella sessione plenaria del World Heritage Committee.

Nel frattempo nel sito dell' Unesco è comparso da alcuni giorni il documento inoltrato dal Comune di Venezia alla sede di Parigi, richiesto dall' organizzazione internazionale per evitare di includere Venezia e la sua laguna da patrimonio dell' umanità a lista nera dei siti a rischio.

LA VICENDA Nel 2017 la Commissione per la tutela del patrimonio dell' umanità aveva messo in mora il governo e amministrazione comunale per non aver messo a punto misure sufficienti per allontanare le grandi navi dal Bacino di San Marco, ma anche per tutelare la residenza ed evitare il sovraffollamento turistico. Parigi aveva chiesto un' integrazione alla prima relazione, il termine scadeva il 1 dicembre, poi slittato di 15 giorni. Il testo è stato modificato e integrato rispetto alla stesura originaria, soprattutto sul tema delle grandi navi: nel documento si riferisce che dopo la riunione del Comitato che individuava Marghera come soluzione anche per la crocieristica, pur mantenendo la separazione tra **porto** passeggeri e commerciale come indicato dagli strumenti pianificatori vigenti, sono proseguite le attività di concertazione tra i ministeri.

GLI ARGOMENTI In particolare sarebbe stato avviato un dialogo per assicurare la complementarità delle azioni per una miglior soluzione della navigazione in laguna, sarebbe stato ratificato l' avvio del procedimento di verifica dell' interesse culturale per il Canal Grande, il Bacino e il Canale della Giudecca da parte della Soprintendenza. In ogni caso si sottolinea che il tema della navigazione lagunare è sotto la massima attenzione di tutti i livelli istituzionali, nazionale, regionale e locale.

Nel Dossier Venezia si fa riferimento poi alla revisione sul piano morfologico della laguna che dovrebbe essere approvato nel corso dell' anno, al fatto che con i nuovi bandi tutte le case pubbliche saranno sistemate entro il 2020 con assegnazione preferenziale alle giovani famiglie. E poi seguono una serie di argomenti come il record ottenuto di prima città metropolitana per quantità di rifiuti raccolti in modo differenziato, la campagna di informazione ai turisti per fruire non solo di Piazza San Marco, ma anche dell' immenso patrimonio museale e della miriade di attrazioni ed eventi nell' intero ambito lagunare e delle isole, con una rete infrastrutturale che permette di raggiungere tutto l' entroterra metropolitano nell' ottica di un turismo slow ed esperienziale.

ITALIA NOSTRA Lidia Fersuoch, presidente di Italia Nostra che ha ottenuto il report solo tramite un accesso agli atti, sostiene che «a una prima lettura sembra un romanzo di fantascienza, in cui si descrive una città utopica, una città perfetta e felice». E ironizza sul fatto che si parli di un «notevole miglioramento della qualità dell' aria, conseguito e dimostrato da evidenze scientifiche», e sul moto ondoso si dica che con il progetto Onda zero «la Polizia Locale di Venezia ha misurato la velocità di 146.561 imbarcazioni e ne ha controllate 7.431, ma un velo pietoso è calato sulle multe annullate per incompetenza». Altro argomento nel mirino è lo spostamento della crocieristica a Marghera. «Il dossier è stato sottoposto all' approvazione del Ministro dei beni culturali che da un lato vuole vincolare il Bacino di San Marco, dall' altro programma di distruggere definitivamente la Laguna.

Fersuoch promette quindi di replicare, proponendo a Parigi un controdossier.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Quotidiano della Calabria

Altre notizie dai porti italiani

Sul porto si deve andare oltre

PINO DEMASI

UN grande potenziale ma anche una grande incompiuta. E' questa la fotografia del Porto di Gioia Tauro a più di 23 anni da quel lontano Ottobre 1995, quando sulle banchine di quest'angolo di Calabria, dopo un altro lungo ventennio di contraddizioni, ha pocontinua a pagina 8



Sul porto bisogna andare oltre

segue dalla prima pagina -tutto attraccare la prima nave portacontainer, la Concord.

Dopo i primissimi anni durante i quali il **porto** divenne leader nel Mediterraneo nel settore del trasbordo dei contenitori e quindi la principale struttura economica della Calabria, con una formidabile potenza occupazionale, pian piano l'inizio del declino.

Le aspettative della popolazione calabrese di una crescita economica e sociale indotta su scala regionale, attraverso l'insediamento di imprese nel retroporto, la creazione di un interporto, l'apertura ai mercati internazionali, l'affermazione di un nuovo modo di fare sviluppo si scontrano sempre più andando avanti negli anni con una triste realtà. I porti del Nord che vedono in Gioia Tauro una minaccia ai loro interessi, affiancati spesso in questo dai vertici delle corporazioni nazionali della portualità e della logistica e da forze politiche compiacenti. La Contship, dal canto suo, prima chiede libertà di agire indisturbata, proteggendo il proprio fortino di interessi; per anni si è affermato che il transhipment era l'unica missione del **porto**, incompatibile con altre soluzioni di crescita. Oggi la non poca chiarezza sul ruolo che si intende giocare. E così i traffici container tendono sempre più a diminuire unitamente ai posti di lavoro mentre intorno al **Porto** registriamo solo capannanoni vuoti, l'incuria totale del territorio e nelle aree di sviluppo industriale l'unico insediamento di rilievo la baraccopoli di mi granti, triste immagine di un modello di impresa e di accoglienza. In tutto questo scenario, nello stesso tempo causa ed effetto, imperversa la ndrangheta: traffici di cocaina, tangenti, pizzo sui containers di passaggio, traffici illeciti di rifiuti e armi, intromissioni negli appalti e chi più ne ha più ne metta. Il **Porto** rappresenta una vera e propria manna dal cielo per le cosche di ndrangheta della Piana. A testimoniare tutto ciò i vari processi ed operazioni di polizia dall'operazione **Porto** (1997) all'operazione **Metaurus** (2016). Questa la fotografia. Ma noi non siamo qui per piangere. Libera ha voluto questo incontro perché convinta che la lotta alle mafie passa attraverso la tutela dei diritti. E un diritto sacrosanto della nostra gente è quello del lavoro. Lavoro che necessariamente nel nostro territorio passa per lo sviluppo del **Porto** di Gioia Tauro. Oggi Gioia Tauro è più che mai una scommessa. Bisogna essere capaci di andare ... oltre la ndrangheta. Il problema non è la ndrangheta di fronte al **Porto** di Gioia Tauro. Ma il contrario, il **Porto** di Gioia Tauro di fronte alla ndrangheta. Anche perché la ndrangheta cerca ricchezza e potere attraverso i traffici illeciti, che non svolge solo al **Porto** di Gioia Tauro ma anche negli altri scali italiani e stranieri. Ad esempio pensiamo ad Algeciras in Spagna. E' Gioia Tauro, e per Gioia Tauro intendo le Istituzioni e la politica che fino adesso non sempre e non tutte hanno avuto in questa vicenda un ruolo attivo ed autorevole, a scegliere da che parte stare. Oggi Libera chiede a tutta volontà, chiarezza e trasparenza per costruire uno scenario diverso che vada oltre la ndrangheta, anche perché questo è possibile e ce lo chiedono i nostri giovani. Con senso di responsabilità, individuando competenze specifiche nella gestione delle attività portuali, con il prosieguo del grande impegno che in questi anni stanno avendo magistratura e forze dell'ordine (ai quali non finiremo mai di dire grazie) avviando forme di sinergia e programmazione tra **porto** ed interporto (la ZES in questo viene in aiuto, come viene in aiuto la decisione di alcuni imprenditori calabresi, tra cui Pippo Calli po, di investire nel **Porto**), con un ruolo serio e libero da interessi e da corruzione da parte della politica, noi riteniamo che si possa ripartire con il piede giusto. Da parte nostra, per quel che ci compete, il massimo impegno, ma, mi sia permesso, anche la massima vigilanza.

Don Pino Demasi Referente di Libera nella Piana di Gioia Tauro.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Altre notizie dai porti italiani

CROCIERE, IL 2018 NERO

LA pubblicazione del calendario scali 2019 da parte di Ravenna Terminal Passeggeri non ci ha sorpreso. Purtroppo eravamo certi che l'elenco delle crociere non sarebbe stato elevato, poiché ciò che è accaduto la scorsa estate non poteva che portare a queste conseguenze. Il tracollo è tanto più importante se si pensa che il terminal è stato costruito prevedendo un numero di 60/70 scali annui, che ci sono stati in alcuni dei primi anni. Il confronto tra gli scali 2018 e 2019 è tuttavia un po' fuorviante, dato che a causa dell'insabbiamento del terminal, il numero di navi effettivamente arrivate è minore: sono state solo 34, vista la cancellazione di 11 scali. Queste 11 navi mancanti all'appello avrebbero portato circa 22.700 passeggeri. Dei 34 scali rimanenti, ben 20 sono stati di navi con una portata passeggeri minima, 50 o 60 al massimo. Per cui il numero di passeggeri del 2018 è stato 18.500 circa.

Come si può notare, la cancellazione ha più che dimezzato la quota passeggeri. E' vero che quest'anno i passeggeri previsti saranno poco più di 13.000, ma in fin dei conti il vero disastro è accaduto lo scorso anno.

PROSEGUE A PAGINA 19 (*sindacato guide turistiche Confcommercio)

www.ilrestodelcarlino.it/ra
Ravenna
Venerdì 25 gennaio 2019
Edizione di Ravenna di Il Resto del Carlino - Tel. 0544.20111 - Fax 0544.20119
* Periodico Quotidiano - Periodico - 48 numeri all'anno - 100 copie - 1000 copie all'anno

BONACCINI FIRMA IL DECRETO E45 interrotta, è stato di emergenza
IN NAZIONALE

LIDO DI DANTE «Riaprite la pineta Ramazzotti E lavori subito»
A PAGINA 3

Braccio di ferro sulle estrazioni
De Pascale contesta l'intesa raggiunta nel governo
A PAGINA 1

L'UNIVERSITÀ CRESCE
A PAGINE 4 E 7

«Pompe funebri, misure collaudate»
Dopo il caso Bologna, l'Anti-La grecoche estimo conati con le imprese | A PAGINA 3

CERVA
Via ai lavori della cicloabile di Pisignano
A PAGINA 5

SPETTACOLI
Estorce 250mila euro alla madre
A PAGINA 1

RAVENNA
v.le E. Berlinguer, 94
ASSISTENZA E SERVIZIO 24 ore su 24
prestiti personalizzati
possibilità di pagamenti rateali

GARDELLA ONORANZE FUNEBRI
San Pietro in Vincelli - Via castrovicchio 50
Tel. 0544-551158 - 337-289934

L'INTERVENTO

L'anno nero delle crociere è stato il 2018

[SEGUE DALLA PRIMA] L'INSABBIAMENTO ha ovviamente avuto ricadute pesanti per il 2019. Ad esempio la TUI, che prevedeva per il 2019 sei toccate con la Mein Schiff 6 (2.500 passeggeri), ha deciso di spostare altrove lo scalo, così come la Pullmantur, che dopo anni sarebbe tornata a Ravenna per fare il turn around (cioè sbarco e imbarco passeggeri), ha confermato il **porto** di Trieste. Le toccate sarebbero state almeno cinque. Il problema del 2018 ci ha fatto perdere scali anche per 2020 e 2021, visto che la maggioranza delle compagnie programma le rotte di crociera per bienni o trienni. Nel 2018 si programmava fino al 2021 compreso. Come rappresentante delle guide e accompagnatori associati al Sindacato di Confcommercio Ravenna che lavorano anche nel settore, non posso che esprimere lo scorporamento generale, poiché il nostro impegno a dare il meglio e far amare la nostra città e il nostro territorio vengono vanificati per la mancanza o inadeguatezza delle infrastrutture. Gli operatori del settore crociere fanno fatica a vendere Ravenna alle Compagnie per i seguenti motivi: 1) Ravenna non è conosciuta, infatti già ora lo scalo è presentato come riferimento per Bologna; 2) il **porto** è lontano dalla città. Qualcuno potrebbe obiettare che a Venezia le distanze sono maggiori. Ma Venezia ha un richiamo eccezionale.

Anche i porti di Livorno e Civitavecchia non sono vicini a Firenze e Roma, ma la fama di queste città giustifica lo scalo. Il nostro **porto** deve inoltre competere con l' agguerritissima concorrenza dei porti sull' altra sponda dell' Adriatico, i quali costano molto meno L' unica nostra speranza per il settore crociere è nell' inizio dei lavori del Progetto Hub Portuale, anche se, come già espresso dal presidente di Confcommercio Mauro Mambelli, ci vorranno 4 o 5 anni per riconquistare la fiducia delle Compagnie.

Federica Mazzotti (Presidente sindacato guide turistiche Confcommercio)

The image shows a page from the newspaper 'Il Resto del Carlino' (Ravenna edition). The main headline is 'L'anno nero delle crociere è stato il 2018'. Other visible headlines include 'Noi Ravennati' and 'La mia odissea in ospedale'. The page also features a weather forecast, a calendar, and various small advertisements and notices.

Il Secolo XIX

Altre notizie dai porti italiani

Dopo la neve, il vento: il porto chiude Autostrada ko sotto l' assedio dei Tir

Genova, ieri un' altra giornata di passione, ma stavolta su tutte le corsie della A10: oltre dieci chilometri di code Attese interminabili per pendolari e viaggiatori che hanno impiegato fino a due ore per percorrere 50 chilometri

Marco Fagandini /GENOVA Fra il casello di Arenzano e quello di Genova Pra' ci sono circa 10 chilometri di autostrada. Ieri mattina, si sono trasformati in un serpentine di vetture e tir, in direzione levante, proseguito poi sino al **porto** di Pra'. O addirittura al casello di Pegli, altra uscita strategica per raggiungere lo scalo merci del ponente genovese. Traffico congestionato e incidenti non c' entrano. A provocare questo gigantesco ingorgo, che ha scatenato la rabbia di pendolari e viaggiatori costretti a marce ridotte già nelle prime ore della mattina e sino al pomeriggio, è stata la chiusura del terminal portuale di Pra', causata dalle forti raffiche di vento di burrasca che hanno imperversato ieri in città, dopo un mercoledì di neve, autobus bloccati e la città semi paralizzata. Anche il terminal Sech è stato chiuso. Il vento, che ha sfiorato i 100 chilometri orari secondo Arpal, ha reso poco sicura l' attività in **porto** in quei terminal. Così, sino al primo pomeriggio, le chiusure hanno provocato l' incolonnamento di camion giunti a Genova per raggiungere gli scali. Non solo, a Voltri ieri mattina era già previsto un lavoro extra, per scaricare i Tir fermi da mercoledì, quando lo stesso terminal era stato chiuso per la neve.

Può un **porto** in tilt per il vento di burrasca mettere in ginocchio la viabilità autostradale?

La risposta è sì, almeno a Genova. Fonti interne ad Autostrade sottolineano come i caselli a Genova e in Liguria siano a ridosso delle aree cittadine e portuali.

Quindi le ripercussioni di uno stop ai terminal sono quasi immediate. Quello che può fare Autostrade, in questi casi, è informare del problema tramite i pannelli luminosi. Invitando anche a seguire percorsi alternativi. Ma non può dare lo stop, perché sarebbe impossibile filtrare ogni mezzo in base alla reale destinazione. Genova, per intenderci, potrebbe essere solo un punto di passaggio, non una meta, per molti.

Il vento registrato ieri è stato violento. Non aveva la straordinaria potenza di quello che alla fine di ottobre scorso aveva devastato l' entroterra e scatenato la mareggiata più tremenda degli ultimi decenni, certo, ma alcuni numeri possono dare il polso della situazione. I vigili del fuoco hanno ricevuto più di 35 chiamate per mettere in sicurezza e riparare i danni provocati dal vento. E sono stati 35 tra mattina e primo pomeriggio, l' intervallo più complesso da gestire, gli interventi compiuti.

Rami rotti, cartelli abbattuti, la copertura della Fiumara, centro commerciale e divertimenti, da mettere in sicurezza. Una grossa insegna pericolante sulla strada di accesso al casello di Pegli poi ha costretto i vigili del fuoco a bloccare il varco sino a quando il pannello non è stato messo in sicurezza, alle 11. Gli abitanti poi hanno dovuto fare i conti con gli ultimi strascichi della nevicata.

La linea di pulmini Amt per il Santuario della Guardia è stata bloccata a causa del ghiaccio. E un camion in bilico su un cavalcavia ferroviario nella provincia di Asti ha provocato ritardi sui treni fra Torino e Genova.



Il Secolo XIX

Altre notizie dai porti italiani

L'assessore Giampedrone: «Stop impossibile prima di entrare in città»

Emergenze: manca un piano per evitare il blocco in porto

Matteo Dell' Antico /GENOVA Non c' è un piano, a Genova, così come negli altri porti d' Italia. Non c' è un piano per gestire le emergenze neve e vento neppure nei principali scali europei, da Rotterdam ad Anversa.

Dove i contenitori accatastati in banchina sono almeno dieci volte quelli che si vedono sotto la Lanterna.

La nevicata di mercoledì scorso e il vento di ieri hanno messo a dura prova l' attività delle banchine genovesi con alcuni terminal che hanno dovuto fermare l' atti vità: la conseguenza è stata che i Tir sono rimasti bloccati in **porto**.

Molti mezzi pesanti sono addirittura rimasti fuori dai varchi portuali con il risultato che si sono create lunghe code sia sulle strade cittadine che sulle principali arterie autostradali, specialmente a Ponente, che portano nel capoluogo ligure.

Secondo Giacomo Raul Giampedrone, assessore ligure alla Protezione Civile, non è possibile fermare «i Tir prima che arrivino in città, anche perché sulla rete autostradale le decisioni spettano al concessionario.

E poi, anche se gli autotrasportatori venissero fermati prima di arrivare in **porto**, resterebbero bloccati in autostrada.

La stessa cosa succederebbe se arrivasse un ordine da parte della Prefettura» che ha il compito di predisporre il piano neve. La difficoltà di trovare una linea comune riguarda poi l' elevato numero di soggetti che vengono chiamati in causa, basti pensare che decine di Tir al giorno che arrivano a Genova partono dalla vicina Francia. Ci sono poi diverse Regioni e Comuni coinvolti.

Senza trascurare il fatto che l' area portuale dove sono diretti i mezzi pesanti è inquadrata come demanio marittimo. Nello specifico i terminal portuali - seppur gli spazi sono di competenza delle Autorità di sistema portuale - sono gestiti dai singoli terminalisti con la supervisione delle Authority e della Capitaneria. I terminal sono vere e proprie aziende che applicano piani sicurezza differenti tra loro. «Spetta al terminal decidere se ci sono le condizioni idonee per operare oppure è necessario chiudere l' accesso ai Tir e fermare le operazioni di carico e scarico delle merci», dice il presidente dell' Authority di Genova -Savona, Paolo Emilio Signorini. La situazione varia poi in caso di allerta gialla oppure rossa. Per neve oppure per pioggia. Casi in cui vengono applicate misure restrittive ben precise che non scattano, invece, con il forte vento quando partono soltanto avvisi per informare delle possibili raffiche oltre la media. «Quello su cui stiamo lavorando - aggiunge Giampedrone - è un piano che preveda la chiusura dei porti in caso di allerta rossa su Genova, Savona e La Spezia.

Un piano regionale -aggiunge - che comunque prevede il coinvolgimento di una moltitudine di soggetti che sono Regione, Comuni, Autorità di sistema portuale, Prefetture, terminalisti, sindacati e mondo dell' autotrasporto».

Lo scorso ottobre, FiltCgil, Fit-Cisl e Uiltraporti, in una lettera inviata a Palazzo San Giorgio e terminalisti hanno chiesto una chiusura totale dello scalo, senza distinzioni tra un terminal e l' altro, in caso di allerta meteo e assenza di sicurezza per i lavoratori che operano in banchina.

«Credo sia giusto avere norme più precise, anche per quello che riguarda l' area portuale dove non valgono le decisioni che vengono prese per il resto del territorio comunale», sottolinea Signorini.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.



Il Secolo XIX

Altre notizie dai porti italiani

Banchine chiuse per vento è scontro tra camionisti e lavoratori del porto

Matteo Dell' Antico Da una parte ci sono i portuali, dall' altra gli autotrasportatori. Entrambi con i loro problemi, entrambi lavoratori che tutti i giorni si trovano fianco a fianco sui moli. I primi che chiedono di operare in banchina solo in caso di sicurezza, soprattutto quando ci sono condizioni meteo avverse. I secondi con l' esigenza di caricare o scaricare la merce che trasportano per poi fare ritorno verso casa, magari dopo viaggi interminabili.

«Senza sicurezza i portuali non lavorano. Se c' è vento i terminal devono chiudere, così come quando c' è allerta rossa oppure neve. Pazienza se si formano lunghe code di Tir che vengono bloccati ai varchi, dispiace anche a noi ma la vita delle persone viene prima di tutto», dice Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti Liguria.

L' attacco è rivolto a quegli autotrasportatori che hanno protestato dopo che alcuni terminal, hanno chiuso e fermato le operazioni durante la nevicata che ha imbiancato la città. Identica cosa successa ieri, questa volta per il forte vento. «Anche a noi prosegue Gulli - piacerebbe poter lavorare senza interruzioni. Ma quando ci sono condizioni meteo critiche è giusto fermarsi per evitare che qualcuno possa perdere la vita, magari schiacciato sotto un container, come purtroppo è già successo in passato. Gli autotrasportatori, quindi, si avranno soprattutto per il traffico verso levante, perché ci sarà un' unica corsia per mezzi pubblici e privati, mentre in direzione del centro non cambierà nulla. E questa situazione si protrarrà per circa 100 giorni, quindi, almeno fino all' inizio di maggio, salvo ritardi in corso d' opera. L' impatto sulla mobilità cittadina, pertanto, potrebbe essere molto pesante, soprattutto nelle ore di punta, considerando che si tratta di una strada molto trafficata per i collegamenti fra il levante e il centro cittadino. Dal settore Mobilità di palazzo Tursi fanno sapere che, comunque, al momento non sono previste modifiche significative alla circolazione, anche se nei prossimi giorni si ri-chiude -devono comprendere che se un terminal si ferma non è solamente per garantire la sicurezza dei portuali ma anche dei camionisti. Quando c' è allerta rossa, nevicata oppure c' è vento forte la sicurezza manca per tutti, nessuno escluso». Nel mirino del segretario segretario generale Uiltrasporti Liguria c' è soprattutto Trasportounito, associazione che sul territorio nazionale rappresenta centinaia di imprese del comparto dell' autotrasporto ed ha fortemente criticato la decisione che è stata presa da alcuni terminalisti di fermare le attività in banchina.

«Siamo arrabbiati perchè decine di Tir sono stati in coda per ore: chi all' interno del faranno ulteriori verifiche e approfondimenti. L' unica variazione dovrebbe essere il cambio del senso di marcia in via Savona, per permettere ai veicoli che percorrono viale Brigata Bisagno arrivando dalla Foce di svoltare a destra. Un intervento che si sta valutando è poi quello di consentire ai veicoli in arrivo da via Barabino e diretti verso il centro, di proseguire dritti in via Diaz, ma non è ancora stata presa una decisione. La speranza dell' amministrazione è che la recente apertura al traffico in direzione levante di tutta via Barabino possa alleggerire un po' i flussi di traffico in via Cadorna e quindi in corso Buenos Aires, ma si vedrà via via con quali correttivi e soluzioni in porto e chi sulla rete autostradale. Una situazione - dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito - assurda soprattutto in occasione della nevicata dell' altro giorno quando di fronte ad una perturbazione annunciata lo scalo si è fatto trovare impreparato. Ci sono autotrasportatori che sono rimasti fermi in strada per ore, al gelo, bloccati e senza la possibilità di portare a termine il proprio viaggio. In condizioni critiche». Secondo Tagnochetti «i terminal dovrebbero comunicare per tempo ai Tir la chiusura dei varchi invece che impedire improvvisamente l' accesso ai mezzi pesanti».

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it intervenire. Senz' altro esclusa per ora l' ipotesi di chiudere al traffico privato un tratto divia XX Settembre e, almeno inizialmente, non scatterà neanche alcuna modifica del per corso della linea 20 di Amt, che fa capolinea in via Rimas sa, alla Foce. Se poi si verificherà che il restringimento di corso Buenos Aires produrrà effetti insostenibili sul traffico si correrà ai ripari. Intanto, per lunedì prossimo 27 gennaio alle 18.30 il municipio Medio Levante ha organizzato un' assemblea pubblica nella sede di via Mascherpa 34 r, per informare i cittadini sull' avanzamento del cantiere del Bisagno e sul le sue conseguenze, e ascolta re eventuali richieste.. -



Il Tirreno

Altre notizie dai porti italiani

IN PORTO

Collisione ad Olbia tra Grimaldi e Tirrenia Sfiato il disastro

LIVORNO. Le voci del personale di plancia della nave Athara (Tirrenia) si fanno sempre più concitate mentre il traghetto Cruise Bonaria (Grimaldi) si avvicina pericolosamente. «Ci piglia! Ci piglia!», grida un uomo, poi un tonfo sordo e metallico seguito a pochi secondi dallo schianto e dal rombo del metallo contorto tra fiamme e vetri che esplodono.

È il rumore del vento che sferza la plancia ormai esposta alle intemperie a segnare che il peggio è passato, e subito partono le segnalazioni di soccorso. Il vento che, secondo le prime ricostruzioni, è stato la causa della collisione avvenuta nel porto di Olbia nella mattina di ieri.

Sarebbe stata infatti una folata particolarmente forte a spingere la Cruise Bonaria, che stava uscendo in mare, e l'Athara ancora ormeggiata in attesa di salpare in serata alla volta di Genova.

La Cruise Bonaria aveva mollato gli ormeggi affiancata dal rimorchiatore, che la procedura prevede obbligatorio in caso di vento, ma la folata improvvisa l'avrebbe fatta virare contro l'Athara ferma in banchina, quando il rimorchiatore ormai non poteva più niente per arrestare la corsa del gigante del mare.

I danni riportati dalla Cruise Bonaria non sono stati tali da impedirne la navigazione verso il porto di Livorno, dove era prevista un'ispezione della capitaneria una volta sbarcati i passeggeri. Il traghetto infatti è attraccato regolarmente in serata alle 19.50.

L'urto ha invece danneggiato in modo grave la plancia della nave dell'armatore Onorato, rompendo l'aletta e spaccando il vetro. L'ente tecnico di supporto alla capitaneria, il personale della guardia costiera e una ditta specializzata si sono lanciati in una corsa contro il tempo per fare in modo che la nave di linea potesse partire evitando disagi ai passeggeri, ma alle 23 di ieri non aveva ancora lasciato il porto di Olbia.

--M.S.



Porto, arriva il bando per la rete fognaria

La gara d'appalto gestita da Invitalia ha un valore di 15 milioni

Porto di Taranto, arriva il bando per un nuovo sistema di recupero delle acque meteoriche e per la rete fognante.

La gara d'appalto è gestita da Invitalia e ha un valore di oltre 15 milioni di euro. Le offerte entro il 26 febbraio 2019.

La realizzazione di un' importante opera infrastrutturale del valore di circa 15,3 milioni di euro, che permetterà di regolarizzare e adeguare agli standard qualitativi dei principali porti europei la rete di raccolta e scarico dei reflui derivanti dalle acque meteoriche e fognanti nell' area del **Porto** di Taranto.

È quanto prevede la procedura di gara pubblicata da Invitalia nel ruolo di Centrale di Committenza per l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - **Porto** di Taranto.

Per presentare le offerte, come si diceva, c' è tempo fino al 26 febbraio 2019.

I lavori oggetto dell' appalto prevedono l' esecuzione del primo stralcio delle opere necessarie alla realizzazione de gli impianti di trattamento delle acque meteoriche nelle aree comuni del **porto** e la realizzazione della rete fognante nella zona di levante.

In particolare, gli interventi prevedono la realizzazione di un sistema di raccolta, trattamento, riuso e scarico delle acque meteoriche ricadenti sulle aree demaniali libere, pavimentate, asfaltate o da asfaltare, per una superficie scolante di circa 30 ettari di estensione.

È inoltre prevista la realizzazione di un sistema di raccolta dei reflui civili a servizio delle utenze ubicate nella zona di levante del **Porto** di Taranto, per una dimensione pari a 600 abitanti equivalenti.

Le soluzioni progettuali individuate sono costituite da sistemi di filtrazione dinamica, ad alta efficienza depurativa e in grado di ridurre in maniera considerevole l' impatto ambientale causato dalla realizzazione e dalla gestione dell' opera.

Il progetto prevede anche l' installazione di impianti per la produzione di energia da fonte rinnovabile che andranno ad alimentare le utenze del **Porto** nonché la realizzazione di un impianto fotovoltaico per una potenza complessiva di 5.85 kWp.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Altre notizie dai porti italiani

L' APPELLO LO PROPONE L' ASSESSORE REGIONALE ALLO SVILUPPO ECONOMICO BORRACCINO

Scommettere sulla retroportualità per potenziare lo scalo commerciale

«Il **porto** di Taranto, per la sua collocazione strategica al centro del Mediterraneo, con la retroportualità da realizzare, rappresenta e rappresenterà per lo sviluppo economico e sociale dell' area jonica, sempre di più, nei prossimi anni, uno snodo di fondamentale importanza». È quanto ha dichiarato l' assessore regionale allo Sviluppo Economico Mino Borraccino.

«Il traffico delle merci in arrivo dall' Oriente ha nel **porto** una collocazione naturale anche grazie al recente raddoppio del Canale di Suez che collega, appunto, direttamente il mar Mediterraneo al Golfo Persico, aprendo così alla possibilità di intercettare enormi flussi commerciali tra l' Europa e l' Asia. In questa prospettiva si inserisce anche il progetto del Distripark di Taranto, il Polo logistico integrato da realizzarsi in un' area di circa 40 ettari nella zona retroportuale e destinato all' immagazzinamento, alla lavorazione, al controllo e alla distribuzione delle merci».

«Si tratta - ha spiegato l' assessore -, di una infrastruttura approvata con una delibera del Cipe del 2000 ma da allora, al di là dell' esordio delle aree interessate, l' opera è bloccata con il rischio che possa essere accantonata.

Riteniamo invece che il Distripark - ha aggiunto Borraccino -, col prossimo auspicato avvio della Zes e con l' ormai prossima gestione del molo polisettoriale da parte del gruppo turco Yilport (gigante del settore che ha scelto di investire nel capoluogo jonico), possa rappresentare una straordinaria occasione di rilancio del **porto** di Taranto oltre che di crescita e sviluppo per tutto il territorio, con importanti ricadute occupazionali e sociali».

«Per questa ragione - conclude -, faremo tutto quanto è di competenza del Governo regionale per consentire il superamento delle criticità esistenti e la realizzazione di una infrastruttura che, siamo convinti, potrà determinare il raggiungimento di importanti obiettivi per lo sviluppo del sistema economico di tutto il territorio jonico, innescando processi virtuosi e potenzialmente molto positivi per la crescita e l' occupazione».



Violenta folata di grecale Nave perde gli ormeggi Paura al terminal Lorenzini

A Olbia una Grimaldi urta e danneggia una Tirrenia

ATTIMI di paura ieri pomeriggio al terminal Lorenzini nella Darsena Toscana. Le fortissime raffiche di grecale hanno fatto perdere gli ormeggi a un portacontainer Maersk che ha scarrocciato violentemente ed è andato a sbattere contro un'altra nave ormeggiata nei pressi.

Poteva andare molto peggio, invece non ci sono stati danni a persone e neanche alle cose; fatta eccezione per quelli alle bitte sulla banchine che sono state letteralmente strappate dalla forza del vento. L'allarme è stato comunque lanciato e ha visto convergere nella zona soccorritori e personale della capitaneria di porto, ma per fortuna il loro intervento non è stato necessario e la situazione è tornata alla normalità grazie all'intervento degli adetti del terminal e di quello dei marittimi della nave.

BEN PIU' grave, invece, l'incidente sempre provocato dal vento avvenuto ieri nel porto di Olbia. Una forte folata di grecale ha provocato l'urto tra una nave della compagnia Grimaldi in uscita dal porto e diretta a Livorno e una nave della Tirrenia ancora ormeggiata in previsione della partenza per Genova, prevista per ieri sera alle 21.30. La Grimaldi aveva mollato gli ormeggi e aveva il rimorchiatore, obbligatorio in caso di vento, ma a causa dell'improvvisa folata ha urtato la Tirrenia ferma in banchina. Non avendo subito gravi danni, la nave diretta è partita regolarmente. L'urto ha invece danneggiato l'aletta di plancia della Tirrenia, e la pressione ha spaccato il vetro di plancia.

The image shows a page from the newspaper 'Il Telegrafo' (Livorno edition) dated Friday, January 25, 2019. The main headline is 'Violenta folata di grecale Nave perde gli ormeggi Paura al terminal Lorenzini' with a sub-headline 'A Olbia una Grimaldi urta e danneggia una Tirrenia'. The article text is visible on the left side of the page. To the right, there are several smaller news items with their own headlines and images, including 'L'allarme maltempo', 'Prontezza di una settimana lo stato di accettazione dell'accademia', 'Pronto Biondini: aperta la call per organizzare l'edizione 2019', 'Giornalisti: la "Missioni a Possibilità" Via alle compagnie di comunicazione', 'La storia della Kayser Italia Valfredo Zucchi 79° su Rai1', 'Convegno del Seregnattini Club Incontro al museo di Storia naturale', and 'Servizio Psati di Ascolto di Quartiere'.

La Nuova di Venezia e Mestre

Altre notizie dai porti italiani

palancole ma di legno

Scavo del Canale dei Petroli i margini saranno in legno

Il primo passo nella revisione del progetto di scavo del Canale dei Petroli va nella direzione indicata da un'osservazione, tra le tante, dei comitati ambientalisti: no alle palancole in ferro, sì alla realizzazione dei marginamenti con pali in legno. È l'apertura del provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti, che segna un punto di svolta nell'intenzione di riportare alla "quota di progetto" il canale Malamocco-Marghera e consentire così il passaggio delle navi commerciali di nuova generazione. Un obiettivo vitale, per il **Porto** di Venezia. Che nei mesi scorsi ha più volte sollecitato interventi urgenti per consentire ai traffici di riprendere regolarmente. Un obiettivo, però, che come ha denunciato Italia Nostra non deve compromettere la salvaguardia dell'ecosistema lagunare. La battaglia sul Canale dei Petroli dura da cinque decenni. Per molti studiosi, lo scavo del di quel tratto di laguna è l'origine del principale sconvolgimento idraulico della laguna, nonché responsabile della sua continua erosione. Fenomeno che, a sua volta, provoca proprio l'interramento del Canale stesso, scavato alla fine degli anni Sessanta proprio per far entrare in laguna le grandi petroliere. Così, negli stralci progettuali firmati di recente erano previsti lo scavo del primo tratto, e la sua "protezione" con palancole metalliche per sostenere i marginamenti del canale minacciati dall'erosione. E una discarica di fanghi in cassa di colmata B, delimitata da pietrame.

Sull'urgenza del progetto, a inizio dicembre, era stato Alessandro Santi a prendere posizione. Per il presidente di Assoagenti Veneto, occorre quanto prima «ripristinare il pescaggio del Canale dei Petroli a undici metri e cinquanta», perché con l'attuale profondità ridotta di un metro e cinquanta si rischia di «perdere volumi di traffico sempre maggiori». Lo stesso presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino, si è più volte speso per salvaguardare «l'accessibilità del **porto** e mantenere gli standard competitivi alle sfide imposte dal mercato».

Sul tema, però, a metà dicembre Italia Nostra annuncia un ricorso al Tar contro l'ok al progetto. «Non ci sono le motivazioni dell'urgenza», le motivazioni dell'associazione, «pietrame e palancole non sono materiali consentiti in laguna. E la Cassa B non è una discarica. Inoltre l'infissione di un chilometro e mezzo di sbarre di ferro taglierebbe la falda freatica. Con la possibilità di provocare in futuro un abbassamento del suolo come già successo negli anni Sessanta».

Per Italia Nostra, dunque, non si tratta di un intervento ordinario di consolidamento lagunare. Insomma, pur non schierandosi contro il dragaggio del canale, la richiesta di Italia Nostra era un intervento «compatibile con il delicato ambiente lagunare». Niente a che vedere, quindi, con il palancole in ferro. E in questa direzione sembra allora andare la decisione del Provveditorato di blindare il marginamento del Canale dei Petroli con le palizzate in legno.

-A.V., E. P.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

MARGHERA - MALCONTENTA

Presentato il progetto che nei prossimi mesi coinvolgerà ventuno classi delle scuole elementari. È un modo per sentire le cose e appropiarsi della realtà, di vivere la città»

Da Alberi a Zampilli d'acqua Ecco l'Alfabeto di Marghera

ITALIA NOSTRA

Il progetto di scavo del canale dei Petroli, che prevede la realizzazione di marginamenti con pali in legno, è stato presentato dal provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti. Il progetto prevede lo scavo del primo tratto del canale, e la sua "protezione" con palancole metalliche per sostenere i marginamenti del canale minacciati dall'erosione. E una discarica di fanghi in cassa di colmata B, delimitata da pietrame.

Sull'urgenza del progetto, a inizio dicembre, era stato Alessandro Santi a prendere posizione. Per il presidente di Assoagenti Veneto, occorre quanto prima «ripristinare il pescaggio del Canale dei Petroli a undici metri e cinquanta», perché con l'attuale profondità ridotta di un metro e cinquanta si rischia di «perdere volumi di traffico sempre maggiori».

Sul tema, però, a metà dicembre Italia Nostra annuncia un ricorso al Tar contro l'ok al progetto. «Non ci sono le motivazioni dell'urgenza», le motivazioni dell'associazione, «pietrame e palancole non sono materiali consentiti in laguna. E la Cassa B non è una discarica. Inoltre l'infissione di un chilometro e mezzo di sbarre di ferro taglierebbe la falda freatica. Con la possibilità di provocare in futuro un abbassamento del suolo come già successo negli anni Sessanta».

Per Italia Nostra, dunque, non si tratta di un intervento ordinario di consolidamento lagunare. Insomma, pur non schierandosi contro il dragaggio del canale, la richiesta di Italia Nostra era un intervento «compatibile con il delicato ambiente lagunare». Niente a che vedere, quindi, con il palancole in ferro. E in questa direzione sembra allora andare la decisione del Provveditorato di blindare il marginamento del Canale dei Petroli con le palizzate in legno.

-A.V., E. P.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Sicilia (ed. Messina)

Altre notizie dai porti italiani

Giardini: l' auspicio del sindaco, intanto la Tecnis ha presentato le controdeduzioni alla via e alla vas

«Molo di Naxos, avvio dei lavori prima della fine del mandato»

Giardini. «La Tecnis ha presentato le proprie controdeduzioni alle osservazioni alla Via e alla Vas, piani di valutazione ambientale necessari per avviare la riqualificazione del molo di Schisò».

Ad annunciarlo il sindaco Nello Lo Turco, che nei giorni scorsi è stato a Palermo negli uffici che stanno seguendo l' iter della conferenza di servizi annessa al piano d' intervento. Va avanti, dunque, ma a passi felpati, l' iter per la riqualificazione dell' area marina, dove da anni si parla di realizzare un porticciolo turistico. «I tempi sono lunghi - ha ribadito Lo Turco - ma i lavori potrebbero iniziare anche prima della conclusione del mio mandato». È questo l' auspicio del sindaco, che segue da anni la questione, cercando di trovare soluzioni che vengano incontro alle perplessità sul progetto degli ambientalisti e a soddisfare le aspettative degli imprenditori che da oltre mezzo secolo attendono di poter accogliere al meglio il mercato dei diportisti. Le elezioni sono previste per il maggio del 2020 e non è escluso che la nuova amministrazione possa avere idee diverse su cosa realizzare attorno al mostro ecologico rappresentato dall' enorme blocco di cemento che attualmente si protende sulla baia. Intanto, secondo le tesi della Tecnis Spa (che si dovrà occupare dei lavori di realizzazione del porticciolo turistico) più volte espresse, il "Marina di Taormina" avrebbe un impatto positivo sul territorio, prodotto da diversi fattori, come: realizzazione di uno specchio d' acqua protetto e quindi la risoluzione dei problemi legati alla sicurezza, riqualificazione della costa, rialzo dell' economia locale grazie all' innesco di processi produttivi importanti legati al mare.

Insomma si vuole, finalmente, aprire alla nautica e ai servizi a supporto. Il **porto**, nelle intenzioni, potrebbe garantire anche sviluppo delle attività di pesca e commercio dei suoi prodotti e un movimento turistico connesso agli esercizi alberghieri. L' attracco da realizzare, comunque, comporterebbe anche un nuovo modo di interpretare la balneazione nella splendida baia di Naxos.

Ma.Ro.



I CANTIERI L' opera infrastrutturale adeguerà lo scalo di Taranto agli standard europei sugli scarichi La scadenza

Sistemi di raccolta delle acque nel porto: aperto il bando di gara

Fino al 16 febbraio si potrà partecipare Procedura sul sito

Oltre 15 milioni di euro per nuovi sistemi di raccolta e scarico acque nel porto di Taranto. Prosegue il restyling dello scalo jonico. Questa volta è il turno di un' importante opera infrastrutturale del valore di circa 15,3 milioni di euro che permetterà di regolarizzare e adeguare agli standard qualitativi dei principali porti europei la rete di raccolta e scarico dei reflui derivanti dalle acque meteoriche e fognanti nell' area del porto di Taranto.

Il bando è aperto dal 16 gennaio e ci sarà tempo fino al 26 febbraio per partecipare alla gara in busta chiusa. La procedura è stata pubblicata da Invitalia ed è consultabile sul sito nell' apposita sezione gare e appalti. È quanto prevede la procedura di gara pubblicata da Invitalia nel ruolo di Centrale di Committenza per l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto. Come si legge nel bando, il progetto ha la finalità di realizzare la rete di raccolta, collettamento e trattamento acque di pioggia nelle aree comuni del porto e della rete idrica e fognante nella zona di levante del porto di Taranto. L' appalto è disciplinato dall' accordo sugli appalti pubblici e non è stato suddiviso in quanto l' affidamento costituisce un unico lotto funzionale alla compiuta realizzazione dell' opera. Precisamente, l' importo dell' appalto è pari a 15.294.164,99 euro di cui circa 254mila per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso. La durata dell' appalto o il termine di esecuzione è pari a 729 giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla data del verbale di consegna dei lavori. I criteri di aggiudicazione terranno conto dell' offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo ai sensi dell' articolo 95, comma 2, del Codice dei Contratti Per presentare le offerte c' è tempo fino al 26 febbraio 2019. I lavori oggetto dell' appalto prevedono l' esecuzione del primo stralcio delle opere necessarie alla realizzazione degli impianti di trattamento delle acque meteoriche nelle aree comuni del porto e la realizzazione della rete fognante nella zona di levante. In particolare, gli interventi prevedono la realizzazione di un sistema di raccolta, trattamento, riuso e scarico delle acque meteoriche ricadenti sulle aree demaniali libere, pavimentate, asfaltate o da asfaltare, per una superficie scolante di circa 30 ettari di estensione. È inoltre prevista la realizzazione di un sistema di raccolta dei reflui civili a servizio delle utenze ubicate nella zona di levante del Porto di Taranto, per una dimensione pari a 600 abitanti equivalenti. Le soluzioni progettuali individuate sono costituite da sistemi di filtrazione dinamica, ad alta efficienza depurativa e in grado di ridurre in maniera considerevole l' impatto ambientale causato dalla realizzazione e dalla gestione dell' opera. Il progetto prevede anche l' installazione di impianti per la produzione di energia da fonte rinnovabile che andranno ad alimentare le utenze del Porto nonché la realizzazione di un impianto fotovoltaico per una potenza complessiva di 5.85 kWp (kilowatt picco, unità di misura utilizzata per misurare la produzione di energia elettrica di un impianto fotovoltaico).

A.Pig.



Il mercantile non è sicuro Scatta il blocco nel porto

Equipaggio a bordo da 15 mesi. Decisione della Capitaneria

Erano imbarcati su quel mercantile da quindici mesi di fila. Un periodo lunghissimo e in conflitto con quanto previsto dalle norme di sicurezza per la navigazione. Destino che avrebbe accomunato comandante, ufficiali di bordo e marittimi della portarinfuse Sinoway VI, giunta a Taranto nei giorni scorsi con un carico di semilavorati in acciaio destinato al siderurgico.

Per questa ed altre violazioni, quindi, il mercantile è stato bloccato in porto dalla Guardia Costiera di Taranto.

E potrà lasciare la banchina dello scalo jonico solo quando saranno sanate le diciotto contestazioni rilevate durante l'ispezione durante ben undici ore a bordo del mercantile da 28.000 tonnellate, battente bandiera panamense.

Sulla portarinfuse nei giorni scorsi, dubito dopo l'arrivo a Taranto, sono saliti gli uomini del locale nucleo Port State Control. E sono stati loro a concludere che il mercantile non è sicuro per la navigazione spianando la strada al provvedimento di fermo, previsto dalla Direttiva 2009/16 della Comunità Europea recepita anche dall'Italia.

L'ispezione, infatti, ha evidenziato quelli che dalla Capitaneria hanno definito «condizioni operative e di lavoro al di sotto degli standard fissati dalle principali convenzioni internazionali in campo marittimo».

Diciotto le lacune fotografate durante il controllo, cinque delle quali connotate come gravi carenze riguardanti «la scarsa preparazione dell'equipaggio a fronteggiare le situazioni di emergenza - spiegano dalla Capitaneria di Porto - le condizioni di vita e di lavoro a bordo insufficienti, irregolarità relative alle dotazioni di bordo e mancanza di certificazioni previste come obbligatorie a bordo. E', altresì, emersa una grave deficienza a carico della compagnia che ne gestisce la sicurezza, una società con sede a Taiwan». In questo quadro spicca anche la situazione degli otto componenti dell'equipaggio imbarcati da quindici mesi di fila, in barba al limite massimo consentito dalle norme vigenti che è di un anno.

Un tetto introdotto proprio per scongiurare situazioni di eccessiva stanchezza a bordo, accumulo di stress potenziali cause di errori nella navigazione. A Tal proposito, poi, dalla Capitaneria hanno evidenziato anche «casi di vittimizzazione dell'equipaggio da parte dell'Armatore. Difatti proprio mediante più contratti consecutivi, stipulati entro i limiti di durata consentita, i marittimi eludevano il periodo massimo di permanenza a bordo».

Una situazione che è stata anche comunicata all'Ilo (Organizzazione Internazionale del Lavoro) e alle associazioni rappresentative degli armatori e dei lavoratori marittimi.

Ora, come si è accennato, per poter nuovamente salpare l'ancora sarà necessario sanare le lacune contestate. A cominciare proprio dalla sostituzione di quella parte dell'equipaggio rimasta a bordo per sin troppo tempo.



Infrastrutture italiane, fragilità e sviluppo -Shipping, Forwarding & Logistics Meet Industry

A MILANO IL DIBATTITO SULLE INFRASTRUTTURE - SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY l'evento per lo sviluppo del sistema

MILANO -SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY, l'evento per lo sviluppo del sistema industria-logistica-trasporti, organizzato da Clickutility Team con il sostegno delle principali associazioni di settore, appuntamento di riferimento, arrivato alla III° edizione, a promozione del confronto tra le aziende dei settori industriali e del commercio da una parte, e gli operatori dello shipping, della logistica, delle spedizioni e dei trasporti merci dall'altra. L'edizione 2019 si apre il 31 gennaio alle 10 entrando capofitto nel dibattito sulle infrastrutture logistiche: Il sistema infrastrutturale italiano nel contesto europeo e mediterraneo: fragilità e sviluppo necessario. Il parterre è di alto livello e il confronto si prospetta vivace. Basta infatti dare un'occhiata ad alcuni degli argomenti in agenda e ai relatori chiamati a trattarli: la qualità dei corridoi logistici italiani in prospettiva internazionale giudicata dalle imprese committenti; l'evoluzione degli scenari infrastrutturali e di mercato sugli assi transfrontalieri alpini; gli interventi sul sistema infrastrutturale al servizio del ruolo dei porti liguri di porta d'ingresso e uscita d'Italia e d'Europa; le valutazioni macro e microeconomiche degli investimenti. Il tutto preceduto dall'intervento di indirizzo dal viceministro alle infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi. Il panel istituzionale sarà composto Umberto Masucci, presidente, The International Propeller Clubs; Claudia Maria Terzi, assessore alle Infrastrutture, Trasporti, e Mobilità Sostenibile, Regione Lombardia; Mario Castaldo, presidente Gruppo Trasporti, Logistica e Infrastrutture, Assolombarda; Andrea Benveduti, assessore allo Sviluppo Economico con deleghe a Porti e Logistica, Regione Liguria; Riccardo Fuochi, presidente, Propeller Club Port of Milan; Betty Schiavoni, presidente, Alsea; Andrea Gentile, presidente, Assologistica. I relatori dei diversi keynote saranno: Daniele Testi di Contship, Alessandro Panaro di SRM-IntesaSanpaolo, Oliviero Baccelli del CeRT della Bocconi (e consigliere di amministrazione di TELT), Giovanni Satta, ricercatore, Dipartimento di Economia, Cieli, Università di Genova, Francesco Parola, professore Associato, Università di Genova, Marco Bucci, commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Morandi, Marco Ponti, esperto della Struttura Tecnica di Missione, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. SF&LMI darà voce direttamente alle imprese della produzione, per capire cosa ne pensano della questione delle dotazioni logistiche e di trasporto italiane. La sessione chiude infatti con un panel in cui la parola passa ai committenti, ossia alle aziende della produzione, nei settori chimico-farma (Gaetano Conti, presidente Comitato Logistica, Federchimica), cereali e semi oleosi (Carlo Licciardi, Presidente, Anacer), impiantistica (Enrico Salvatico, Presidente del Comitato direttivo - Sezione Logistica, Trasporti e Spedizioni, ANIMP) ed agroalimentare (Ettore Prandini, Presidente Nazionale, Coldiretti). A moderare Dario Di Vico, editorialista economico del Corriere della Sera da sempre addentro al rapporto tra logistica e produzione. Si chiuderà con la testimonianza di una di quelle realtà che hanno la loro ragion d'essere nell'intersezione tra trasporti, logistica e produzione, APM Terminals, del Gruppo Maersk, che gestisce il terminal di Vado Ligure, in fase di espansione e destinato diventare un approdo leader per le portacontainer giganti di nuova generazione, e a cui fa capo sempre a Vado il più grande magazzino refrigerato per frutta e verdura fresca dell'intero Mediterraneo.



Assaeroporti: traffico aereo cresce a tassi sostenuti. 185,7 mln di passeggeri nel 2018

(FERPRESS) Roma, 24 GEN Il sistema aeroportuale italiano, in linea con il trend positivo registrato negli ultimi 4 anni, continua a crescere e chiude il 2018 con 185,7 MLN di passeggeri, il 5,9% in più rispetto al 2017, e 1,6 MLN di movimenti aerei, equivalente ad un incremento del 3,1% sull'anno precedente. Lo riferisce una nota di Assaeroporti. Il traffico cargo, invece si legge ancora si attesta a 1,1 MLN di tonnellate di merce trasportata, con una lieve flessione dello 0,5%, imputabile, tra l'altro, al rallentamento dell'economia mondiale. Nello specifico, i passeggeri transitati nei 39 scali italiani monitorati da Assaeroporti ammontano, nel 2018, a 185.681.351, ovvero 10,3 MLN in più rispetto al 2017. La crescita appena descritta è trainata dal traffico internazionale che ha superato i 121 MLN di passeggeri, con un incremento del 7,2% rispetto al 2017. All'interno di questo segmento, si segnala una crescita del 5,6% per il traffico UE e del 13,2% per quello extra UE. In termini di traffico passeggeri, si posizionano, tra i primi 10 aeroporti italiani, gli scali di: Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo, Venezia, Catania, Napoli, Milano Linate, Bologna, Palermo e Roma Ciampino. Crescono, inoltre, a doppia cifra gli aeroporti di Genova (16,5%), Napoli (15,8%), Palermo (14,8%), Bolzano (14,3%), Verona (11,6%) e Milano Malpensa (11,5%). Sempre in riferimento ai passeggeri trasportati, si segnalano, infine, i risultati raggiunti dal sistema aeroportuale romano (Fiumicino e Ciampino) con 48,8 MLN, dal sistema aeroportuale milanese (Malpensa e Linate) con 34 MLN, dal polo aeroportuale del nord est (Venezia-Treviso-Verona-Brescia) con 18 MLN, dal sistema della Sicilia orientale (Catania e Comiso) con 10,4 MLN, dal sistema aeroportuale toscano (Pisa e Firenze) con 8,2 MLN, dalla rete aeroportuale pugliese (Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) con 7,5 MLN e dal sistema aeroportuale calabrese (Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone) con 3,2 MLN. Riguardo ai movimenti aerei, che ammontano complessivamente a 1.600.873, si conferma il trend di crescita, +3,1% rispetto al 2017, favorito principalmente dall'incremento delle destinazioni internazionali, + 5,1%, ed in particolare da quelle extra UE, + 9,2%. Una leggera flessione si registra, invece, per il traffico cargo, con un totale di 1.139.752,76 tonnellate di merci movimentate nel 2018 e con una contrazione dello 0,5%. Come primi 10 aeroporti per volumi di merce trasportata nel 2018 si attestano gli scali di: Milano Malpensa (572,8 mila tonnellate), Roma Fiumicino (205,9 mila tonnellate), Bergamo (123 mila tonnellate), Venezia (68 mila tonnellate), Bologna (52,7 mila tonnellate), Brescia (23,8 mila tonnellate), Roma Ciampino (18,3 mila tonnellate), Milano Linate (12,6 mila tonnellate), Napoli (11,7 mila tonnellate) e Pisa (11,6 mila tonnellate). Il trasporto aereo nel nostro Paese continua a crescere a tassi sostenuti e superiori alla media europea[1], dimostrando l'appetibilità del mercato italiano in un contesto fortemente competitivo. I nostri aeroporti non operano ormai più in regime di monopolio ma stimolano ed intercettano flussi di passeggeri e merci a livello europeo e internazionale, determinando importanti ricadute economiche, con un'incidenza del settore sul PIL nazionale del 3,6%[2]. L'evoluzione del traffico aereo dei prossimi anni sarà rapidissima, le stime IATA prevedono il raddoppio dei passeggeri mondiali nei prossimi due decenni[3]. In tale contesto, è necessario che la Politica e gli operatori di settore adottino strategie a lungo termine, non solo per affrontare la prevista saturazione dello spazio aereo e della capacità infrastrutturale, ma soprattutto per non perdere terreno e assicurare al nostro Paese una collocazione significativa nel grande flusso degli scambi internazionali. Per proseguire il percorso virtuoso intrapreso solo pochi anni fa è necessario continuare ad investire nelle infrastrutture e nell'intermodalità, con sempre maggiore attenzione rivolta alla sicurezza, alla qualità dei servizi e alla sostenibilità ambientale dichiara Fabrizio Palenzona, Presidente di Assaeroporti. Le infrastrutture aeroportuali necessitano di programmazione a lungo termine, per cui le decisioni prese oggi sono determinanti per massimizzare la capacità di accogliere l'enorme mole di traffico aereo che il mercato prevede e, con essa, la crescita di posti di lavoro e di valore per il nostro Paese. Infine, particolare attenzione deve essere data anche al cargo aereo, un segmento dalle grandi potenzialità che negli ultimi anni ha registrato notevoli incrementi, pur non avendo un vettore nazionale di riferimento. Tuttavia la flessione

The screenshot shows the Ferpress website interface. At the top, there are several banners: one for 'SHEPPOLO' (21 gennaio), one for 'MILANO' (21 gennaio), and one for 'L'ALLEANZA TRA INDUSTRIA E AERONAUTICA'. Below these is the main header with the Ferpress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. A navigation menu is visible with categories like 'HOME', 'SALIDA', 'MODALITÀ E SERVIZI', 'TUTTE LE NOTIZIE', 'PUBBLICITÀ', 'LAVORANTI', 'SOSPESI', 'FERPRESS', and 'NEWSLETTER NAZIONALI'. The main content area features a news article with the headline 'Assaeroporti: traffico aereo cresce a tassi sostenuti. 185,7 mln di passeggeri nel 2018'. The article text is partially visible, starting with 'Il sistema aeroportuale italiano, in linea con il trend positivo registrato negli ultimi 4 anni...'. To the right of the article is a 'Login' section with a search bar and a 'NEWSLETTER' sign-up form. At the bottom of the page, there is a 'CONOSCIAMO IL TPL COME LA STRADA DI CASA' banner with a cartoon character.

riscontrata nel 2018, se da un lato può essere letta come un campanello di allarme rispetto ad un rallentamento dell'economia mondiale, dall'altro rende oggi più che mai necessarie forti azioni di semplificazione burocratica e di velocizzazione dei processi, affinché il settore del cargo aereo possa essere sempre più appetibile e competitivo nel mercato globale. [1] ICCSAI, Fact Book 2018, La competitività del trasporto aereo in Europa, dicembre 2018, pag. 30. [2] Cassa Depositi e Prestiti, Il Sistema Aeroportuale Italiano, Studio di settore n. 06, luglio 2015, pag. 10. [3] IATA's 20-Year Air Passenger Forecast, ottobre 2018

Dati Istat sul commercio estero extra Ue

Nel complesso l'anno si chiude con una contenuta crescita dell'export (+1,7%)

Giulia Sarti

ROMA I dati di un anno fa, quelli relativi alle esportazioni del Dicembre 2017, parlavano di una flessione del 1,8% rispetto al mese precedente. A Dicembre 2018 la situazione appare la medesima con entrambi i flussi commerciali da e verso i paesi extra Ue che mostrano una riduzione congiunturale più marcata per le esportazioni (-5,6%) rispetto alle importazioni (-2,2%). I dati diffusi dall'Istat in queste ore sottolineano che la flessione congiunturale delle esportazioni riguarda principalmente l'energia (-19,2%) e i beni strumentali (-9,5%). I beni di consumo durevoli registrano invece un rilevante aumento, del +4,4%. Nonostante questa marcata flessione dell'export, la dinamica congiunturale delle vendite verso i paesi extra Ue si mantiene comunque positiva nel confronto dell'ultimo trimestre dell'anno rispetto al precedente. A Dicembre 2018, le esportazioni sono in diminuzione anche su base annua (-5,0%). Dal lato dell'import, la flessione è estesa a quasi tutti i raggruppamenti principali di industrie, ed è particolarmente intensa per i beni strumentali (-5,7%) e l'energia (-3,7%). Gli acquisti di beni di consumo non durevoli (+2,3%) sono invece in aumento. Le importazioni registrano un forte aumento tendenziale (+8,1%), determinato dai beni di consumo durevoli (+14,6%), dai beni di consumo non durevoli (+12,4%) e dall'energia (+9,3%). +4.280 milioni il surplus commerciale nell'ultimo mese del 2018, in diminuzione rispetto a +6.161 milioni del 2017. Diminuisce l'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici (da +71.760 milioni per l'anno 2017 a +69.303 milioni per l'anno 2018). Nel complesso l'anno si chiude con una contenuta crescita dell'export (+1,7%), ampiamente inferiore a quella registrata nel 2017 (+8,2%). Questo risultato riflette dinamiche notevolmente differenziate verso i principali mercati di sbocco: gli Stati Uniti, pur riducendo il tasso di crescita rispetto al 2017, ottengono insieme alla Svizzera incrementi superiori alla media; Medio Oriente e Turchia registrano le flessioni più ampie; in contrazione anche Cina, Mercosur e Russia.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there's a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOPORTUO'. The main headline is 'Dati Istat sul commercio estero extra Ue' with a sub-headline 'Nel complesso l'anno si chiude con una contenuta crescita dell'export (+1,7%)'. Below the headline is a photo of stacked shipping containers. To the right, there's a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the form, there's a 'POPOLARI VIDEO' section with several video thumbnails and titles like 'Brexit senza accordo: il Mef predispone misure d'urto', 'Dati Istat sul commercio estero extra Ue', 'A Cosco il 60% di Chancay Terminal', 'Road show di Fincantieri in Brasile', and 'Messina: "Il rispetto della legge non si può discutere"'. At the bottom, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'PRINCIPALI ARTICOLI' sections.

Crociere: nel 2019 debuttano 24 navi, è record

Apporto determinante di Costa e MSC con 2 newbuilding ciascuna

(ANSA) - GENOVA, 24 GEN - L'industria delle crociere continuerà a crescere anche nel 2019, registrando un record storico: verranno consegnate 24 nuove **navi**, cifra mai raggiunta finora nel corso di un solo anno. Un primato a cui contribuiscono in misura determinante, Costa Crociere e Msc Crociere. Entrambe le compagnie prenderanno in consegna due nuove **navi**: Costa accoglierà Costa Venezia, costruita da Fincantieri espressamente per il mercato cinese, e Costa Smeralda, che con la sua capacità di 5.224 passeggeri sarà anche la più grande cruiseship a debuttare quest'anno. Msc prenderà invece in consegna Msc Grandiosa - quasi 5.000 passeggeri di capacità - e Msc Bellissima, entrambe costruite da STX France. Il record di nuove consegne nel 2019 sarà tale - secondo la testata americana Cruise Industry News - non solo per numero di **navi**, ma anche per incremento della capacità totale, che durante l'anno crescerà di 42.488 'letti bassi' (nel 2018 era cresciuta di 34.000). Anche in questo caso a trainare l'incremento sono Msc, con 9.388 letti bassi in più, e Costa, con 9.120 in più. "Il numero record di nuove **navi** che entrerà in servizio nel 2019 testimonia il grande potenziale di crescita futura dell'industria delle crociere, in virtù del suo eccellente rapporto qualità-prezzo" dichiara all'Ansa Neil Palomba, Direttore Generale Costa Crociere. "Il nostro gruppo ha un piano di espansione della flotta che prevede l'arrivo di 7 nuove **navi** entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro. Quest'anno debuta anche Costa Smeralda, prima nave alimentata a LNG, il combustibile fossile più pulito". Soddisfazione arriva da Leonardo Massa, Country Manager di MSC Crociere, che spiega: "Msc Bellissima e Msc Grandiosa sono la quarta e la quinta nave di un programma di investimenti da quasi 14 miliardi di euro, avviato dalla compagnia nel 2017, che prevede la costruzione di ben 17 nuove **navi**. Da notare che queste due nuove **navi** rappresentano, da sole, oltre un quinto (22%) della nuova capacità passeggeri che entrerà in servizio quest'anno a livello globale. Entro il 2026 la nostra flotta passerà da 15 a 29 unità, a un ritmo di circa due nuove unità all'anno". Tra le altre compagnie che riceveranno **navi** nel 2019 ci sono: Carnival, con Panorama, costruita da Fincantieri; Hapag-Lloyd con Hans Nature e H/Inspiration, costruite da Vard; Royal Caribbean con Spectrum, costruita da Meyer Werft; Princess Cruises con Sky Princess, costruita da Fincantieri; Norwegian Cruise Line con Encore, costruita da Meyer Werft. (ANSA).



Sophia, Germania: via navi finché Italia ci tiene senza fare nulla

Ministro Von der Leyen: restiamo, ma serve compito che abbia senso

Roma, 24 gen. (askanews) - La Germania resta nella missione europea Sophia ma finché non ci sarà un "chiarimento politico" sull'operazione navale non ci saranno navi tedesche nel Mediterraneo. Lo ha confermato il ministro della Difesa di Berlino, Ursula von der Leyen, in un'intervista a Repubblica. "Noi rimaniamo nella missione, esattamente come altri Paesi. E vorrei ricordare che siamo l'unico Paese che dal 2015 ha ininterrottamente avuto uomini lì, che li ha specializzati, e che abbiamo lottato con successo contro i trafficanti di uomini. E dal 2015 la Marina tedesca ha salvato 22.000 esseri umani dai naufragi", ha sottolineato il ministro tedesco. E tuttavia "negli ultimi mesi siamo stati comandati negli angoli più remoti del Mediterraneo dove non ci sono né scafisti né navi da salvare", ha precisato Von der Leyen, aggiungendo che "l'Italia", che "ha il comando" della missione "ha deciso così". "Lì non ci sono flussi di migranti né c'è traffico di esseri umani", ha insistito il ministro tedesco. "In sostanza siamo costretti a rimanere in una posizione di attesa. E ormai da moltissimi mesi. L'ultima volta che siamo riusciti a prendere dei profughi in mare risale ad aprile. Perciò chiediamo che questa partita venga chiarita a Bruxelles. Per noi è molto importante che i ministri dell'Interno chiariscano questo punto. Se si scioglie questo nodo, in dieci giorni la nostra nave può tornare lì". Nel frattempo Berlino ha bisogno "di un compito che abbia senso". "I nostri soldati sono rimasti in attesa per mesi, in alto mare. Adesso andranno a esercitarsi nel Mare del Nord in attesa di una risposta politica da Bruxelles. Continuiamo a sostenere Sophia, ripeto, ma bisogna chiarire qual è la nostra missione lì. Non possiamo continuare a rimanere lì senza nulla da fare", ha concluso Von der Leyen.

SKY SUL DIGITALE TERRESTRE CON UN'OFFERTA IMPERDIBILE.

askaneews

HOME POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA REGIONI SPORT CULTURA

SPECIALI CyberAffairs Libia-Siria Africa Asia Sanremo 2019 Pitti Biade

nome - Esari - Sophia, Germania: via navi finché Italia ci tiene senza fare nulla

sky SKY SUL DIGITALE TERRESTRE CON UN'OFFERTA IMPERDIBILE 29,90€ al mese PER I PRIMI 12 MESI

SOVRANI Giovedì 24 gennaio 2019 - 08:17

Sophia, Germania: via navi finché Italia ci tiene senza fare nulla

Ministro Von der Leyen: restiamo, ma serve compito che abbia senso

Roma, 24 gen. (askanews) - La Germania resta nella missione europea Sophia ma finché non ci sarà un "chiarimento politico" sull'operazione navale non ci saranno navi tedesche nel Mediterraneo. Lo ha confermato il ministro della Difesa di Berlino, Ursula von der Leyen, in un'intervista a Repubblica. "Noi rimaniamo nella missione, esattamente come altri Paesi. E vorrei ricordare che siamo l'unico Paese che dal 2015 ha ininterrottamente avuto uomini lì, che li ha specializzati, e che abbiamo lottato con successo contro i trafficanti di uomini. E dal 2015 la Marina tedesca ha salvato 22.000 esseri umani dai naufragi", ha sottolineato il ministro tedesco. E tuttavia "negli ultimi mesi siamo stati comandati negli angoli più remoti del Mediterraneo dove non ci sono né scafisti né navi da salvare", ha precisato Von der Leyen, aggiungendo che "l'Italia", che "ha il comando" della missione "ha deciso così". "Lì non ci sono flussi di migranti né c'è traffico di esseri umani", ha insistito il ministro tedesco. "In sostanza siamo costretti a rimanere in una posizione di attesa. E ormai da moltissimi mesi. L'ultima volta che siamo riusciti a prendere dei profughi in mare risale ad aprile. Perciò chiediamo che questa partita venga chiarita a Bruxelles. Per noi è molto importante che i ministri dell'Interno chiariscano questo punto. Se si scioglie questo nodo, in dieci giorni la nostra nave può tornare lì". Nel frattempo Berlino ha bisogno "di un compito che abbia senso". "I nostri soldati sono rimasti in attesa per mesi, in alto mare. Adesso andranno a esercitarsi nel Mare del Nord in attesa di una risposta politica da Bruxelles. Continuiamo a sostenere Sophia, ripeto, ma bisogna chiarire qual è la nostra missione lì. Non possiamo continuare a rimanere lì senza nulla da fare", ha concluso Von der Leyen.

SKY SUL DIGITALE TERRESTRE CON UN'OFFERTA IMPERDIBILE.

TG Web Lombardia

VIDEO

Previsioni meteo per venerdì, 25 gennaio

Un satellite italiano documenterà impatto tra sonda e asteroide

Udienza Gpl, l'Avvocatura si «ritira» E i ministri 5s promettono un intervento

Da Chioggia a Roma. Ferro: «Ora abbiamo molte carte da giocare»

ROMA Anche l'Avvocatura dello Stato non difende più la legittimità della procedura seguita dal ministero dello Sviluppo Economico ai tempi di Maurizio Lupi e che portò all'autorizzazione dell'impianto Gpl di Chioggia da 10mila metri cubi in Val Da Rio. Ieri davanti ai giudici del Consiglio di Stato che devono decidere sui ricorsi in appello promossi da Comune e Wwf per far riconoscere l'abuso edilizio e la mancanza di autorizzazione paesaggistica, l'avvocato dello Stato ha di fatto abbandonato la memoria difensiva che riteneva legittima la procedura e ha detto ai giudici: «Non ci capisco più niente: non sono stato consultato sul documento prodotto dai ministeri allo Sviluppo Economico, alle Infrastrutture e ai Beni Culturali che prefigura la nullità a causa della mancanza dell'autorizzazione paesaggistica. Mi rimetto alla decisione dei giudici». La memoria dei tre dicasteri che prefigura l'ipotesi di nullità dell'autorizzazione è stata acquisita agli atti dai giudici e la sentenza è attesa tra un mese e mezzo o due. Ma quella giudiziaria non è più l'unica via d'uscita dalla vicenda dell'impianto che la città non vuole.

Perché ieri, dopo l'udienza, al ministero dello Sviluppo Economico c'è stato un incontro tra i rappresentanti del Comitato No Gpl capeggiati dal presidente Roberto Rossi, il sindaco 5s Alessandro Ferro col vice Marco Veronese e diversi consiglieri comunali, la deputata Arianna Spessotto e la senatrice Orietta Vanin dei 5s e i diretti collaboratori del ministro Luigi di Maio, vale a dire il vice capo di gabinetto Elena Lorenzini e il collaboratore per la comunicazione Francesco Vanin.

Ha fatto capolino pure il ministro della Cultura Alberto Bonisoli che ha detto chiaro e tondo che un impianto del genere è un problema per la tutela Unesco della Laguna di Venezia che è ancora sotto la lente del comitato del World Heritage. «Bonisoli ha riconosciuto il valore solo commerciale dell'autorizzazione rilasciata nel 2015 (riconoscendo l'opera come abusiva) - spiega Ferro - A prescindere da cosa affermerà la sentenza del Consiglio di Stato, mi sento di dire che abbiamo tante altre carte da giocare». I cinquanta cittadini del Comitato No Gpl che ieri sono partiti all'alba da Chioggia per andare a manifestare davanti a Montecitorio in concomitanza con l'udienza al Consiglio di Stato concordano. «Siamo usciti dal Mise con una sensazione nettamente positiva - racconta Rossi - È emersa la chiara volontà di risolvere il problema. O per via giuridico-amministrativa, rivedendo il procedimento che ha portato all'autorizzazione, o per la strada politica, con un intervento del governo». La riunione non ha sciolto il quesito del perché il governo non abbia detto all'Avvocatura di Stato di ritirare la memoria difensiva in favore del deposito ma ha messo in evidenza che i No Gpl e il Comune hanno molti assi nella manica per invertire la rotta. I legali del Comune hanno ricordato al Consiglio di Stato che l'impianto è a 250 metri dalle case e che il transito in laguna delle navi gasiere contrasta con i principi sanciti dalla legge Speciale.



Gothenburg: diffusi i dati del traffico merci del porto per il 2018. +17% di container

(FERPRESS) Roma, 24 GEN - Le cifre relative al trasporto merci di Göteborg per il 2018 sono state appena rese note: i volumi di container sono aumentati del 17% rispetto all'anno precedente. I prodotti energetici, le unità ro-ro intraeuropee e le nuove autovetture sono tutti scesi dell'1%, in relazione agli elevati dati comparativi di questi tre segmenti nel 2017. Aumento dei volumi di container I volumi per il 2018 rivelano una ripresa dei container di 110.000 TEU ** con un aumento del 17% rispetto al 2017. Il numero di container trasportati per ferrovia durante il 2018 è aumentato del 13%. Caduta in prodotti energetici Sono stati gestiti circa 23,4 milioni di tonnellate di prodotti energetici, un calo rispetto all'anno precedente dell'1%. Tuttavia, i prodotti energetici rimangono ancora a livelli record e il 2018 è stato il terzo anno consecutivo in cui i volumi di energia hanno superato i 23 milioni di tonnellate. Grandi numeri per auto e ro-ro Dopo la crescita dei volumi per tre anni consecutivi, le cifre ro-ro intraeuropee si sono livellate ma rimangono comunque elevate. Nel 2018 sono state movimentate 584.000 unità, in calo dell'uno per cento rispetto all'anno precedente. Durante il 2017, il numero di nuove auto che passavano attraverso il porto è stato il più alto degli ultimi 10 anni. Nonostante un calo dell'1%, i dati relativi al 2018 mostrano che i volumi rimangono costantemente alti



Catania. Caso Diciotti - Il Tribunale dei ministri chiede autorizzazione a procedere: "Fu un sequestro" **"Processate Salvini. Chiuse i porti per scelta politica"**

Saul Caia e Antonio Massari

Sequestro di persona aggravato: la Sezione dei reati ministeriali del Tribunale di Catania chiede di poter procedere nei confronti del ministro dell' Interno Matteo Salvini. L' accusa: ha "abusato dei suoi poteri" e ha "privato della libertà personale 177 migranti di varie nazionalità giunti nel porto di Catania a bordo dell' unità navale di soccorso Ubaldo Diciotti". Il pattugliatore della Guardia Costiera ormeggiò nel porto etneo tra il 20 e il 25 agosto 2018 prima di ottenere l' autorizzazione allo sbarco - il "Pos", acronimo di place of safety - dal Viminale.

Il collegio - composto dai giudici Nicola La Mantia, Sandra Levanti e Paolo Corda - che "l' omessa indicazione del Pos da parte del Dipartimento per le Libertà civili e per l' Immigrazione, dietro precise direttive del ministro dell' Interno", avrebbe determinato "una situazione di costrizione a bordo delle persone soccorse fino alle prime ore del 26 agosto". Una decisione, scrivono i giudici, che avrebbe provocato "la conseguente apprezzabile limitazione della libertà di movimento dei migranti", avendo protratto "la permanenza dei migranti per cinque giorni a bordo di una nave ormeggiata sotto il sole in piena estate, dopo aver già affrontato un estenuante viaggio durato numerosi giorni.

"La necessità di dormire sul ponte della nave - continua il Tribunale dei ministri - le condizioni di salute precarie di numerosi migranti, la presenza a bordo di donne e bambini, costituiscono circostanze che manifestano le condizioni di assoluto disagio psico-fisico", che erano "assolutamente note al ministro, costantemente informato della situazione dalla 'catena di comando' che faceva a lui riferimento".

Nessuna scelta politica, continua il tribunale, giustifica il comportamento di Salvini: "Va ribadito che questo tribunale non intende censurare un 'atto politico', bensì lo strumentale e illegittimo utilizzo di una potestà amministrativa", quella del "dipartimento per le autorità civile, che costituisce un' articolazione del ministero dell' Interno presieduto dal senatore Matteo Salvini, essendo l' intera vicenda caratterizzata da un' evidente presa di posizione di quest' ultimo, che ha bloccato e influenzato l' iter della procedura amministrativa". Il tribunale esclude quindi la scriminante delle "ragioni politiche". E ancora: "La decisione del ministro non è stata adottata per problemi di ordine pubblico in senso stretto, bensì per la volontà meramente politica - estranea alla procedura amministrativa prescritta per il rilascio del Pos - di affrontare il problema della gestione dei flussi migratori invocando, in base a un principio di solidarietà, la ripartizione dei migranti a livello europeo tra tutti gli stati membri". E qui il tribunale chiarisce ulteriormente: "Il ministro ha agito al di fuori delle finalità proprie dell' esercizio di potere conferitogli dalla legge, in quanto le scelte politiche o i mutevoli indirizzi impartiti a livello ministeriale non possono ridurre la portata degli obblighi degli Stati di garantire nel modo più sollecito il soccorso e lo sbarco dei migranti in un luogo sicuro".

Nelle 53 pagine firmate dal collegio di giudici, infine, anche la segnalazione di una ritrattazione "sospetta" da parte di due prefetti. I giudici nel loro supplemento di indagine approfondiscono un elemento: a quando risale la richiesta ufficiale del Pos da parte della Diciotti. Perché è da quel momento che deve risalire la consumazione del reato. La Diciotti chiede il Pos tre volte: il 15, il 17 e il 24 agosto. La prima richiesta è ritenuta "anomala", poiché preventiva, in quanto doveva ancora partire il soccorso vero e proprio.

Quindi non va presa in considerazione. La seconda, quella del 17, secondo il tribunale dei ministri è invece già una richiesta "formale". "Il 17 agosto - sostiene il tribunale - non v' erano ragioni ostative allo sbarco, bensì la volontà politica di portare all' attenzione dell' Europa il "caso Diciotti Salvini ha ritenuto di dare seguito a un proprio convincimento politico, che ha costituito uno dei cardini della sua campagna elettorale quale leader della Lega". A confermare che la richiesta del 17 fosse formale erano stati, dinanzi ai pm di Agrigento, scrive il tribunale, "tutti i protagonisti della vicenda in possesso di specifiche competenze". Il tribunale cita il contrammiraglio Sergio Liardo, il



prefetto Gerarda Maria Pantalone, capo del dipartimento per le libertà civili e l'immigrazione, e il suo vice, il prefetto Bruno Corda. Ascoltati dal Tribunale dei ministri, Pantalone e Corda cambiano versione: la prima sostiene di non aver considerato quella del 17 una richiesta di Pos, il secondo la definisce "anomala". Il tribunale definisce "sospette" le "rettifiche" dei due prefetti. E sul fatto che a decidere tutto fosse Salvini non ha dubbi. E per dimostrarlo cita le parole dello stesso Corda: "Ho più volte sollecitato il prefetto Piantedosi, che in un paio di occasioni mi ha detto di attendere perché questa era l'indicazione di Salvini".

Cantieri Vittoria: debutto nel civile

'Prima imbarcazione per passeggeri dell' azienda di Adria

ARMATORI ROVIGO Cantiere **Navale** Vittoria, l' azienda veneta specializzata nella progettazione e costruzione di imbarcazioni militari, paramilitari, da lavoro e commerciali, debutta nel settore delle unità veloci per il trasporto passeggeri con la realizzazione della prima imbarcazione del tipo Hsc, High Speed Craft.

L' unità, ordinata da Navigazione Libera del Golfo srl di Napoli, è stata varata ieri nelle acque del Canal Bianco alla presenza dell' Armatore e dei suoi rappresentanti.

Il mezzo lungo 56 metri e largo 9 metri è costruito interamente in alluminio ed è ideato per ospitare fino a 700 passeggeri e raggiungere la velocità massima di 29 nodi. La propulsione dell' unità è assicurata da tre motori diesel. Caratteristiche tecniche che coniugano la necessità di garantire condizioni di comfort elevato agli ospiti durante il viaggio e importanti prestazioni in termini di velocità.

LE NOVITÀ La prima unità Hsc di Casa Vittoria è stata costruita sotto la sorveglianza della società di classificazione Rina, che ha conferito la classe più alta, Croce di Malta, sul fronte sicurezza e confort. «La consegna di questa imbarcazione è per noi motivo di doppio orgoglio - dichiara Luigi Duò, presidente del Cantiere **Navale** Vittoria - da un lato certifica la capacità di portare avanti un percorso di potenziamento, espansione e diversificazione della nostra flotta e dall' altro consente di misurarci con un settore, come quello delle unità veloci per il trasporto passeggeri, finora per noi inesplorato ma altamente competitivo. L' unità è all' avanguardia per qualità dei materiali e dotazione tecnologica, in particolare per quel che riguarda l' isolamento acustico e la gamma di servizi pensati per assicurare il massimo comfort ai passeggeri durante il viaggio».

L' AZIENDA Cantiere **Navale** Vittoria è un' azienda che è stata fondata ad Adria (Rovigo) nel 1927 dalla famiglia Duò. Da sempre progetta e realizza imbarcazioni militari, paramilitari da lavoro, commerciali e da trasporto fino a 100 metri di lunghezza. Dalla sua fondazione il Cantiere **Navale** Vittoria ha costruito oltre 870 unità navali, vedendosi assegnate nel tempo diverse forniture da Guardia costiera italiana, Vigili del fuoco, Guardia di finanza e Marina militare. L' azienda si è aggiudicata inoltre numerose commesse internazionali da Malta, Cipro, Libia, Croazia, Slovenia, Tunisia, Algeria, Russia e Romania e trasporti e dei lavori marittimi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Agroalimentare veneto primato da 6,4 miliardi**: An article about the agricultural sector in Veneto, mentioning a record of 6.4 billion euros. It includes a photo of a person in a field and text about the sector's performance.
- Canieri Vittoria: debutto nel "civile"**: A sub-article related to the main headline, discussing the company's expansion into civilian markets.
- Ferrazzi: «Emendamento per i rifiuti industriali»**: A short article or quote regarding industrial waste regulations.
- La Borsa**: A financial table listing various stock indices and their values.

Cantiere Casaril, nessuna garanzia

SITUAZIONE DI STALLO VENEZIA Delusione e amarezza per il nulla di fatto in Consiglio comunale per salvaguardare l' esistenza del cantiere navale Casaril in sacca San Girolamo, dal 1907 in quel posto e censito in una mappa del 1911 su un' area molto più vasta, che comprendeva anche quella trasformata in una darsena dal Magistrato alle Acque. Il Consiglio ieri ha approvato una mozione molto blanda in cui si chiede di mettere in atto ogni intervento di mitigazione e miglioramento dell' area soprattutto lo spazio a confine tra il cantiere e la residenza primaria circostante. Un atto general generico che sembra tener conto delle istanze degli inquilini dell' ex Coletti (attualmente in una fase di contenzioso per via dei costi d' affitto ritenuti non congrui) senza esprimere nulla sul cantiere. La mozione (firmata da Giovanni Giusto, Alessio De Rossi, Alessandro Scarpa e Paolino D' Anna) è stata votata da tutti, ma c' è chi non ha votato per protesta: Francesca Faccini (lista Casson) e Deborah Onisto e Saverio Centenaro (Forza Italia). Per Onisto, la presentazione di questa mozione in alternativa alla sua, è stata uno sgarbo istituzionale che rischia di spaccare la maggioranza. Anzi, ieri l' ha spaccata.

«L' attenzione sul cantiere Casaril era stata sollevata da me in commissione - racconta - una consigliera di Dese, non dai consiglieri veneziani, sull' ultimo cantiere tradizionale rimasto a Venezia».

La mozione Onisto prevedeva però la garanzia della permanenza del cantiere in quell' area, condizione necessaria perché la proprietà possa fare gli ingenti investimenti (almeno 500mila euro per uscire dall' impasse amministrativa) per la sistemazione delle rive, che finora ha sempre fatto lo Stato. Il Comune, con il vicesindaco Luciana Colle, non se l' è evidentemente sentita di mettere nero su bianco l' impegno e la maggioranza si è adeguata. Quasi tutta.

«I miei colleghi hanno fatto un atto sgradevolissimo e inutile - continua Onisto - presentandone un altro con metà del testo mio. Per quanto mi riguarda, ravviso una volontà di spaccare la maggioranza e sono molto amareggiata per questo».

A difesa del cantiere si era schierata anche Elena La Rocca (M5S) con un emendamento che però è stato respinto. (m.f.)

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Oggi il Consiglio su "Vgate"

Terminal d' altura, i dubbi del Comune «A rischio la bandiera blu a Sottomarina»

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA In vista della seduta consiliare che si terrà oggi, alle 14.30, la maggioranza che regge il Comune di Chioggia ha sottoscritto la bozza della mozione che elenca le criticità che, secondo la Giunta, dovrebbero essere approfondite accuratamente nel corso della fase preliminare al vaglio del progetto definitivo del terminal plurimodale d' altura dedicato alle grandi navi porta container.

La società veneziana Vgate intenderebbe realizzarlo in mare aperto, a due chilometri e mezzo di distanza rispetto alla foce del Brenta. Com' è noto, la grande darsena d' attracco, dotata di tutti i macchinari per la movimentazione dei contenitori, dovrebbe collegarsi alla terraferma mediante un ponte stradale e ferroviario, dotato di una pista ciclabile panoramica.

GLI ARGOMENTI Ecco i punti critici che, secondo l' amministrazione cittadina, dovrebbero essere chiariti preliminarmente all' avvio dell' iter di valutazione di impatto ambientale (Via). Per quanto riguarda la pesca, il progetto illustrato dalla Vgate non evidenzerebbe gli effetti che potrebbero essere indotti dai limiti alla navigabilità. Nessun dato, inoltre, riguardo agli effetti sulla molluschicoltura costiera e sul turismo. «Sottomarina potrebbe perdere la Bandiera blu?», si domanda l' amministrazione comunale. Un' altra carenza sarebbe rappresentata dall' assenza di indicazioni nel merito degli effetti sul traffico. La Romea, secondo il documento, non potrebbe sostenere l' andirivieni dei camion. Considerazioni analoghe per il trasporto su rotaia.

La presenza di numerosi passaggi a livello sarebbe incompatibile con le esigenze della viabilità generale, qualora il numero dei convogli giornalieri dovesse superare un certo limite.

INQUINAMENTO ACUSTICO I firmatari dell' ordine del giorno si preoccupano anche del potenziale inquinamento acustico. Ritengono che il rumore causato dal passaggio dei mezzi pesanti, lungo il ponte e la bretella, potrebbe penalizzare l' economia balneare. Attualmente, mancherebbero ragguagli certi anche in vista degli effetti che la grande opera potrebbe provocare sulle correnti marine. La Giunta non esclude ulteriori fenomeni di erosione del litorale. Forti dubbi, infine, sull' impatto visivo dell' opera principale, sormontata dalle potenti gru alte 40 metri e dagli impianti eolici e sugli effetti dell' eventuale passaggio delle grandi navi attraverso il Sito di importanza comunitaria delle Tegnue, destinata ad essere classificata come Zona di protezione speciale in mare.

«La soluzione delle questioni di natura ambientale riporta il documento dovrà essere inquadrata in modo tale da salvaguardare il corretto funzionamento e l' evoluzione degli ecosistemi naturali dalle modificazioni negative che possono essere prodotte dalle attività umane». L' amministrazione non esclude nemmeno l' avvio di una inchiesta pubblica, affinché tutti i cittadini possano esprimersi liberamente, in vista della scelta finale. La lista delle criticità potrebbe essere integrata, quest' oggi, con l' acquisizione di emendamenti presentati dall' opposizione.

«In linea di massima, la minoranza tenderebbe a non riconoscersi nell' ordine del giorno, calato dall' alto all' ultimo momento», commenta il capogruppo di Forza Italia Beniamino Boscolo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Manifesto

Notizie di Shipping e Logistica

MEDITERRANEO

Sea Watch nella tempesta, ma «i porti restano chiusi»

Un ciclone mediterraneo con onde alte 7 metri, freddo, pioggia e raffiche di vento che spazzano il ponte: nel mezzo della burrasca, iniziata ieri, naviga Sea Watch 3 con equipaggio e 47 naufraghi salvati sabato scorso e nessun porto sicuro dove sbarcare. Per cercare riparo dalla tempesta, martedì la nave dell' Ong tedesca si è diretta verso Lampedusa, il giorno dopo ha provato a scansare il peggio mettendo la prua verso Malta, ieri hanno invertito i motori dirigendosi verso la Sicilia orientale lungo la costa di fronte Siracusa, «l' unico posto un po' più al riparo dal maltempo» spiegavano da bordo.

Un girovagare per il Mediterraneo centrale senza meta, in condizioni estreme. Per spiegare cosa significa, dalla nave ieri pomeriggio hanno postato un vademecum: «Onde di 7 metri sono difficili da immaginare: con onde da 2 metri è scomodo; da 4 metri chi può resta a letto; da 5 metri iniziamo a preoccuparci; da 6 metri e oltre abbiamo bisogno di un porto sicuro!».

Il vicepremier leghista Matteo Salvini, sotto pressione per il caso Diciotti, ieri ha attaccato: «Ennesima provocazione in vista: dopo aver sostato per giorni in acque maltesi, la nave con bandiera olandese Sea Watch 3 si sta dirigendo verso l' Italia.

Nessuno sbarca in Italia. Pronti a mandare medicine, viveri e ciò che dovesse servire ma i porti italiani restano chiusi». Poi sui social ha rincarato la dose: «La nave di Sea Watch, che ha fatto a gara con la guardia costiera libica per andare a raccogliere 47 migranti, ha vagato davanti alla Tunisia senza fare nulla. Ha vagato davanti a Malta senza fare nulla e adesso arriva in Italia? Nisba. Andate in Olanda, in Francia, in Germania, andate dove volete ma non qui». Infine la sera su Mediaset: «Siamo un paese La Sea Watch avrà da parte del governo italiano, qualora ne avesse bisogno, supporto medico e sanitario.

Poi, invito apuntare la prua verso Marsiglia Luigi Di Maio con dei confini. Non è un' associazione privata che decide le norme sull' immigrazione. Se questi signori pensano di continuare ad aiutare gli scafisti - ha aggiunto ripetendo la solita accusa - con l' Italia hanno sbagliato». Al presidente della Cei cardinale Bassetti, che aveva accusato «chi si prende la responsabilità di far affondare una nave in mezzo al mare?», Salvini replica: «Quelle navi si trasformano in soldi che gli scafisti reinvestono in armi e droga».

L' altro vicepremier, Luigi Di Maio, ha raccolto la linea leghi sta rilanciandola in chiave 5S, nel mirino la Francia: «Sea Watch avrà da parte del governo italiano supporto medico e sanitario.

Dopo di che, invito apuntare la prua verso Marsiglia, anziché aspettare inutilmente nelle acque italiane». Commento postato su facebook con tanto di cartina geografica. «Come stabilito a giugno 2018 nel consiglio europeo - prosegue poi il post - le responsabilità dell' Europa sull' immigrazione sono condivise. Sul Mediterraneo non si affacciano solo l' Italia, la Grecia o la Spagna. Ma anche la Francia. E deve fare la sua parte». I membri della commissione affari esteri 5 Stelle riprendono il testo e lo rilanciano, come vuole la disciplina di partito: «La Francia, che nei paesi africani ha grosse colpe, accolga i migranti della Sea Watch.

Diciamo basta all' Europa dei figli della gallina bianca, adesso è il tempo dell' Europa del cambiamento», un tocco naïf alla propaganda per le europee.

I sindaci di Siracusa, Palermo e Napoli hanno detto di essere pronti ad accogliere i naufraghi. A sollecitare lo sbarco immediato sono 19 associazioni, tra le quali Amnesty International, Ar ci, Asgi, Emergency, Intersos, Medici senza frontiere, Mediterranean hope, Oxfam e Terre des hommes: «Chiediamo all' Italia e all' Europa che la legge sia rispettata. Secondo il diritto internazionale del mare gli stati hanno l' obbligo di garantire l' approdo nel più breve tempo possibile. È la mancanza di vie legali che fa prosperare il traffico dies seri umani».

Mediterranea, la piattaforma italiana che opera a supporto delle Ong Open arms e Sea Watch, ha sottolineato: «Diffidiamo qualsiasi autorità dal prendere decisioni illegittime, in contrasto con le norme del Codice della



navigazione, del diritto marittimo e internazionale. Assumeremo tutte le iniziative legali a tutela della Sea Watch 3».

russia-ucraina

Incidente nel Mar d' Azov, la Ue discuterà nuove sanzioni

I ministri degli Esteri dell' Unione Europea discuteranno il mese prossimo la possibilità di imporre nuove sanzioni contro la Russia in seguito all' ultimo confronto con l' Ucraina: riacceso nel novembre scorso dalla cattura degli equipaggi di tre **navi** ucraine dirette nel Mar d' Azov attraverso lo Stretto di Kerch, controllato dai russi.

Per la prossima settimana è anche attesa da parte della Ue una nota formale di protesta per il prolungamento della detenzione dei 24 marinai, trasferiti a Mosca. I Paesi che hanno sempre sostenuto la necessità di una linea dura con Mosca (i Baltici, la Svezia o la Polonia) hanno ora il sostegno di altri come la Danimarca o la Slovenia, secondo cui l' approccio seguito da Francia e Germania - premere su Mosca per la liberazione dei marinai - non è servito a nulla.

In dicembre Berlino e Parigi si sono opposte all' imposizione di nuove sanzioni e hanno chiesto più tempo per negoziare il rilascio dell' equipaggio: ma nei giorni scorsi un tribunale di Mosca ha prolungato l' arresto fino ad aprile. Tra i Paesi contrari a nuove sanzioni - la decisione richiede l' unanimità - c' è l' Italia: che finora però ha sempre aderito alla decisione di prolungare le sanzioni esistenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il porto di Long Beach ha stabilito il proprio nuovo record storico annuale di traffico dei container

Nel 2018 è stata superata per la prima volta la soglia degli otto milioni di teu

Nel 2018 è stata superata per la prima volta la soglia degli otto milioni di teu. Nel 2018 il porto di Long Beach ha ottenuto il proprio nuovo record annuale storico di traffico containerizzato avendo movimentato 8,09 milioni di teu, con un incremento del +7,2% sul 2017. Nel 2018 il porto di Long Beach ha ottenuto il proprio nuovo record annuale storico di traffico containerizzato avendo movimentato 8,09 milioni di teu, con un incremento del +7,2% sul 2017 quando era stato registrato il precedente record con 7,35 milioni di teu. Il nuovo picco storico è stato conseguito grazie al nuovo record annuale di sbarchi di container pieni che è stato pari a 4,10 milioni di teu, con una crescita del +6,1% sul 2017 quando era stato segnato il precedente record, e grazie al nuovo picco massimo di traffico di contenitori vuoti che si è attestato a 2,47 milioni di teu, in rialzo del +11,8% sul 2017 (il precedente record era stato stabilito nel 2006 con 2,28 milioni di teu). Lo scorso anno la movimentazione di container pieni all'imbarco ha totalizzato 1,52 milioni di teu (+3,6%). Lo scorso mese, inoltre, il porto californiano ha registrato il proprio nuovo record assoluto di traffico dei container movimentato nel mese di gennaio con 742mila teu, dato che rappresenta un aumento del +6,4% sul dicembre 2017 quando era stato segnato il precedente record e risulta inferiore solo al record mensile assoluto ottenuto nel giugno 2018 con 752mila teu. 7 quando era stato registrato il precedente record con 7,35 milioni di teu. Il nuovo picco storico è stato conseguito grazie al nuovo record annuale di sbarchi di container pieni che è stato pari a 4,10 milioni di teu, con una crescita del +6,1% sul 2017 quando era stato segnato il precedente record, e grazie al nuovo picco massimo di traffico di contenitori vuoti che si è attestato a 2,47 milioni di teu, in rialzo del +11,8% sul 2017 (il precedente record era stato stabilito nel 2006 con 2,28 milioni di teu). Lo scorso anno la movimentazione di container pieni all'imbarco ha totalizzato 1,52 milioni di teu (+3,6%). Lo scorso mese, inoltre, il porto californiano ha registrato il proprio nuovo record assoluto di traffico dei container movimentato nel mese di gennaio con 742mila teu, dato che rappresenta un aumento del +6,4% sul dicembre 2017 quando era stato segnato il precedente record e risulta inferiore solo al record mensile assoluto ottenuto nel giugno 2018 con 752mila teu.

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito. Cerca il tuo albergo Destinazione Altre destinazioni Data di arrivo 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 Jan Feb Mar Apr May Jun Jul Aug Sep Oct Nov Dec Data di partenza 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 Jan Feb Mar Apr May Jun Jul Aug Sep Oct Nov Dec Indice Prima pagina Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail

The screenshot shows the inforMARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and inforMARE. The main headline reads: "Il porto di Long Beach ha stabilito il proprio nuovo record storico annuale di traffico dei container". Below the headline, there is a sub-headline: "Nel 2018 è stata superata per la prima volta la soglia degli otto milioni di teu". The article text is partially visible, starting with "Nel 2018 il porto di Long Beach ha ottenuto il proprio nuovo record annuale storico di traffico containerizzato avendo movimentato 8,09 milioni di teu...". There is a small bar chart titled "Porto di Long Beach Evoluzione annuale del traffico dei container" showing data from 2006 to 2018. Below the chart, there is a search bar for "Cerca il tuo albergo" with fields for "Destinazione", "Data di arrivo", and "Data di partenza".

La cinese COSCO Shipping Ports sbarca in Sud America acquisendo il 60% del nuovo porto peruviano di Chancay

La quota sarà ceduta dalla compagnia mineraria Volcan per 225 milioni di dollari

COSCO Shipping Ports, la società terminalista che fa capo al gruppo armatoriale cinese COSCO Shipping, amplierà il proprio network di terminal portuali all'America Latina avendo siglato un accordo con la compagnia mineraria peruviana Volcan Compañía Minera per comprare il 60% del capitale della Terminales Portuarios Chancay (TPCH), società integralmente controllata dall'azienda sudamericana che costruirà e gestirà un nuovo porto multipurpose situato a 80 chilometri a nord di Lima e ad oltre 50 chilometri a nord del porto di Callao. La quota sarà acquisita da COSCO Shipping Ports attraverso la filiale COSCO Shipping Ports (Chancay) Ltd. per 225 milioni di dollari, con un pagamento iniziale di 56 milioni di dollari, mentre Volcan manterrà la proprietà del rimanente 40%. La prima fase di costruzione del porto, che sorgerà su un'area di 992 ettari di proprietà della Terminales Portuarios Chancay, prevede la realizzazione di quattro banchine, di cui due multipurpose per il traffico di rinfuse, merci convenzionali e rotabili e due dedicate al traffico dei container della capacità annua di un milione di teu. La prima fase sarà realizzata su un'area di 141 ettari con un investimento di 1,3 miliardi di dollari. Lo scalo portuale, con profondità del fondale sino a -16 metri, potrà accogliere grandi navi. Il progetto, che è promosso dal Ministero dei Trasporti e delle comunicazioni del Perù attraverso l'Autorità Portuale Nazionale (APN), prevede la realizzazione complessiva di 11 banchine per il traffico containerizzato e di quattro banchine per gli altri tipi di carichi. L'accordo tra COSCO Shipping Ports e Volcan è stato siglato ieri a Davos, in Svizzera, in occasione del World Economic Forum e alla presenza della vicepresidente della Repubblica peruviana, Mercedes Aráoz, e di altre autorità dei governi della nazione sudamericana e della Repubblica Popolare Cinese. La costruzione del nuovo porto inizierà quest'anno e, specificando che il progetto prevede un investimento complessivo di circa tre miliardi di dollari, il presidente peruviano Martín Vizcarra Cornejo, ha spiegato che lo scopo di questo accordo è quello di creare un hub portuale per l'intero Pacifico che possa affiancare il porto di Callao al fine di migliorare l'offerta portuale di tutta l'area sudamericana posta sulla costa occidentale del continente. La società terminalista cinese ha evidenziato che negli ultimi anni l'economia del Perù è cresciuta e che nel 2017 il traffico containerizzato nei porti della nazione latinoamericana è ammontato a 2.540.960 teu rispetto a 1.523.046 teu nel 2010. Nel periodo il traffico complessivo delle merci è salito da 70,57 milioni di tonnellate nel 2010 a 103,92 milioni di tonnellate nel 2017.



Il governo britannico ha presentato una strategia per garantire al Regno Unito di rimanere leader in campo marittimo

Il programma prevede iniziative principalmente nei settori delle innovazioni tecnologiche e della formazione

Il governo di Londra ha presentato oggi il programma strategico Maritime 2050 che è stato definito per consentire al Regno Unito di continuare ad essere una nazione leader mondiale nel settore del trasporto marittimo nei prossimi 30 anni, piano che prevede una serie di misure a breve, medio e lungo termine nei campi dell'innovazione tecnologica, della formazione del personale e dello sviluppo delle infrastrutture. Tra queste c'è la creazione di un hub per l'innovazione in uno dei porti della nazione entro il 2030. Sottolineando che il comparto marittimo rappresenta un'importante industria britannica che apporta 14 miliardi di sterline all'economia nazionale, il segretario ai Trasporti, Chris Grayling, ha affermato che «questa strategia è un chiaro messaggio al mondo: nei prossimi 30 anni ed oltre continueremo ad essere una nazione marittima leader. Saremo all'avanguardia nei campi delle nuove tecnologie e della formazione dei marittimi e valorizzeremo queste competenze vendendole ad aziende di tutto il mondo». Tra le innovazioni tecnologiche in cui il Regno Unito vuole essere leader c'è quella della navigazione autonoma: «la nuova legislazione - ha spiegato Grayling - introdurrà un quadro normativo nazionale per le navi autonome al fine di promuovere le sperimentazioni nelle acque del Regno Unito. La Maritime and Coastguard Agency sta valutando le misure necessarie per garantire la sicurezza di queste e di altre navi. Ciò farà del Regno Unito il posto migliore per testare questa tecnologia attirando quindi imprese ed investimenti internazionali e dando impulso all'economia». Nel campo della formazione - ha aggiunto il segretario ai Trasporti - «il Regno Unito sarà pioniere anche nell'uso della realtà virtuale e della realtà intensificata per la formazione dei marittimi e il governo sta studiando la creazione di una Maritime Skills Commission mettendo assieme esperti di primo piano che forniscano informazioni sulle necessità attuali e future del settore, mantenendoci all'avanguardia nel campo della formazione». Il programma del governo per il settore marittimo è stato accolto con favore dalle principali organizzazioni nazionali del settore. «Sappiamo - ha commentato l'amministratore delegato della UK Chamber of Shipping, Bob Sanguinetti - che il Regno Unito ha già ora un'offerta marittima di livello mondiale, ma questa strategia solida e lungimirante definisce chiari obiettivi per migliorare ulteriormente questa offerta. Ci sono immense opportunità da cogliere per il settore marittimo, non ultima la grande rivoluzione tecnologica che è in atto. Siamo determinati a lavorare con il governo, con i partner e gli addetti del settore per sfruttarle al meglio». «Per la prima volta - ha evidenziato il presidente di Maritime UK, Harry Theochari - il settore marittimo ha una vera strategia a lungo termine che definisce cosa il governo e l'industria faranno per porre il Regno Unito in grado di rimanere una nazione marittima leader mondiale nei prossimi decenni in un contesto globale sempre più competitivo».



Informazioni Marittime

Notizie di Shipping e Logistica

Milano, il 31 gennaio c'è lo Shipping, Forwarding & Logistics

Mette insieme armatori, operatori della logistica, ricercatori, assessori e associazioni. Apre i lavori Edoardo Rixi

Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, organizzato da Clickutility Team con il sostegno delle principali associazioni di settore, è da tre anni l'appuntamento di riferimento che promuove il continuo e urgente confronto tra le aziende dei settori industriali e del commercio da una parte, e gli operatori dello shipping, della logistica, delle spedizioni e dei trasporti merci dall'altra. L'edizione 2019 si apre il 31 gennaio alle 10 entrando a capofitto nel "dibattito" sulle infrastrutture logistiche: Il sistema infrastrutturale italiano nel contesto europeo e mediterraneo: fragilità e sviluppo necessario. Il parterre è di alto livello e il confronto si prospetta vivace. Basta infatti dare un'occhiata ad alcuni degli argomenti in agenda e ai relatori chiamati a trattarli: la qualità dei corridoi logistici italiani in prospettiva internazionale giudicata dalle imprese committenti; l'evoluzione degli scenari infrastrutturali e di mercato sugli assi transfrontalieri alpini; gli interventi sul sistema infrastrutturale al servizio del ruolo dei porti liguri di "porta d'ingresso e uscita" d'Italia e d'Europa; le valutazioni macro e microeconomiche degli investimenti. Il tutto preceduto dall'intervento di indirizzo dal viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi. Il panel istituzionale sarà composto Umberto Masucci, presidente The International Propeller Clubs; Claudia Maria Terzi, assessore alle Infrastrutture, Trasporti, e Mobilità Sostenibile, Regione Lombardia; Mario Castaldo, presidente gruppo trasporti, logistica e infrastrutture di Assolombarda; Andrea Benveduti, assessore allo Sviluppo economico con deleghe a porti e logistica, Regione Liguria; Riccardo Fuochi, presidente, Propeller Club Port of Milan; Betty Schiavoni, presidente, Asea; Andrea Gentile, presidente, Assologistica. I relatori dei diversi keynote saranno: Daniele Testi di Contship, Alessandro Panaro di SRM-Intesa Sanpaolo, Oliviero Baccelli del CeRT della Bocconi (e consigliere di amministrazione di TELT), Giovanni Satta, ricercatore del dipartimento di Economia, Cieli, Università di Genova; Francesco Parola, professore associato, Università di Genova; Marco Bucci, commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Morandi; Marco Ponti, esperto della struttura tecnica di missione, ministero dei Trasporti. SF&LMI darà voce direttamente alle imprese della produzione, per capire cosa ne pensano della questione delle dotazioni logistiche e di trasporto italiane. La sessione chiude infatti con un panel in cui la parola passa ai committenti, ossia alle aziende della produzione, nei settori chimico-farma (Gaetano Conti, presidente Comitato Logistica, Federchimica), cereali e semi oleosi (Carlo Licciardi, presidente Anacer), impiantistica (Enrico Salvatico, presidente del Comitato direttivo - sezione logistica, trasporti e spedizioni dell'ANIMP) ed agroalimentare (Ettore Prandini, presidente nazionale Coldiretti). A moderare, Dario Di Vico, editorialista economico del Corriere della Sera esperto di logistica e produzione. Si chiuderà con la testimonianza di una di quelle realtà che hanno la loro ragion d'essere nell'intersezione tra trasporti, logistica e produzione, APM Terminals, del gruppo Maersk, che gestisce il terminal di Vado Ligure, in fase di espansione e destinato diventare un approdo leader per le portacontainer giganti di nuova generazione, e a cui fa capo sempre a Vado il più grande magazzino refrigerato per frutta e verdura fresca dell'intero Mediterraneo.



Mediterraneo tomba di navi dell' ecomafia dei rifiuti

Olga stornello Cargo destinati ad affondare negli abissi piú reconditi del Mediterraneo: queste sono le "Navi a perdere" che danno il titolo al romanzo di Carlo Lucarelli, edito da Einaudi. Un' inchiesta sull' ecomafia, su come lo smaltimento illecito dei rifiuti tossici sia legato al traffico di armi e di vite umane in mare. Con il termine "navi a perdere" si indicano navi affondate dalla criminalità organizzata con falsi naufragi per smaltire materiali nocivi. La Rigel, cargo con bandiera maltese scomparsa il 21 settembre 1987, apparteneva a questa categoria: salpata da La Spezia, dopo una sosta in Sicilia le sue tracce si sono perse fin quando da Tunisi giunse conferma del suo naufragio al largo di Capo Spartivento. Casualmente il capitano della Marina, Natale De Grazia, che stava indagando sul suo affondamento, è morto durante le indagini. Lucarelli non scrive un romanzo, racconta un' inchiesta ancora priva di conclusione, che molti hanno sottovalutato scambiando ingenuamente la "dietrologia" (volontà dei giornalisti di trovare sempre una concatenazione tra diversi fatti) con la paranoia.



UK sets out strategy for maritime sector to 2050

Richard Meade

THE UK government will today set out its ambition to become a global maritime technology hub as part of its 30-year strategy to develop the country's maritime sector. The new Maritime 2050' strategy, unveiled following a year-long consultation which included the input of an appointed panel of industry experts, sets out a broad range of short, medium and long-term proposals, initiatives and recommendations. The executive summary contains 189 individual recommendations ranging from pledges of support in specific areas to the development of brand new legislation. Headline pledges include the establishment of an innovation hub at a UK port by 2030, a possible new safety body, a fully-digital UK Ship Register by 2025 and a raft of measures to promote training and skills development within the sector. The paper also recommends leveraging on the UK's competitive advantages by boosting cooperation between the government and industry to maintain and enhance the attractiveness of regional maritime clusters while promoting London as a global maritime professional services cluster. This strategy is a clear message to the world we will continue to be a leading maritime nation for the next 30 years and beyond, transport secretary Chris Grayling said. We will be at the forefront of emerging technology and seafarer training and will capitalise on selling this expertise to companies across the world. Maritime brings in £14bn (\$18.3bn) to the UK economy as well as providing thousands of jobs, Mr Grayling added. The UK was encouraged to maximise its leadership role within the International Maritime Organization. On the regulatory side the paper sets out plans to develop a new Merchant Shipping Act, but shipping businesses will likely be more intrigued by the non-committal promise to review secondary regulations and explore opportunities to reduce burdens to business. Meanwhile on the trade front, a liberalised trading regime that delivers the greatest benefit for the maritime sector would be promoted and in line with this, the case for free ports in the UK would be considered in consultation with the ports and the manufacturing industry. While the strategic goals cover most aspects of the maritime sector from infrastructure to trade and training development, a key theme in the document is the development of the UK as a pre-eminent global test bed of emerging technology. The strategy paper states that the UK will legislate for a domestic framework for autonomous vessels to attract international business and allow testing in UK's territorial waters. The paper also commits the government to working in partnership with the British banking sector to encourage the provision of finance towards zero emission shipping technology development and manufacturing. A notable absence from the paper is any substantive mention of post-Brexit maritime strategy. Beyond repeating the government's confidence that the maritime sector will thrive and strengthen, as it harnesses the opportunities that EU exit brings, the paper makes no direct mention of the Brexit plans. Nevertheless, the paper comes with ringing endorsements from the expert panel of industry leaders who were drafted in last year to advise the Department for Transport on the publication of this strategy. For the first time the maritime sector has a real long-term strategy setting out what government and industry will do to position the UK as the world's leading maritime nation over the coming decades in an increasingly competitive global context, said Maritime UK chairman Harry Theochari. The task of turning these ambitious recommendations into reality rests on the strength of partnership between industry and government. Industry is committed to delivery, he said.

The screenshot shows the Lloyd's List website interface. At the top, there is a cookie consent banner. Below it, the site header includes the Lloyd's List logo and navigation links like 'Other Products' and 'Customer Support'. A search bar is visible. A prominent banner reads 'Mind the Cap: How to avoid future fuel risk Buy report now >'. Below this, there are social media sharing options (Email, Print, Bookmark, Share) and tags: 'United Kingdom', 'Technology and Innovation', and 'Regulation'. The main article title is 'UK sets out strategy for maritime sector to 2050', with a sub-headline: 'Government launches strategy document containing 189 short, medium and long-term proposals, including developing technology, people and infrastructure'. The article is dated '23 Jan 2019' and is categorized as 'NEWS'. The author is identified as 'Richard Meade' with his LinkedIn profile and email address. A short excerpt of the article text is provided: 'While Brexit is notably absent from the strategy document, headline proposals set out an ambitious bid to develop UK maritime as a global leader in technology'. At the bottom of the article preview, there is an image of the Union Jack flag flying on a flagpole.

A Cosco il 60% di Chancay Terminal

Massimo Belli

HONG KONG Cosco ha fatto ieri il suo ingresso nel mercato sud americano. Cosco Shipping Ports Limited, uno dei principali operatori portuali del mondo, ha infatti acquisito il 60% di Terminales Portuarios Chancay S.A. (Chancay Terminal) da Volcan Compañía Minera S.A.A., per un importo totale di 225 milioni di dollari Usa, pagando una rata iniziale di 56 milioni di dollari. L'accordo è stato siglato ieri a Davos, in Svizzera, da Zhang Wei, vice presidente ed amministratore delegato di Cosco Shipping Ports e José Picasso, presidente di Volcan. Alla cerimonia per la firma erano presenti anche personalità di primo piano di Cina e Perù, tra queste: Mercedes Aráoz, vice presidente del Perù, Xiao Yaqing, presidente di Asset Supervision and Administration Commission of the State Council; il vice ministro dei Trasporti della Repubblica popolare cinese, Dai Dongchang; Luis Chávez Basagoitia, ambasciatore del Perù in Svizzera; Xu Lirong, presidente della China Cosco Shipping Corporation Limited e Huang Xiaowen, Vicepresidente esecutivo di Cosco Shipping. In base all'accordo, Cosco Shipping Ports costruirà insieme a Volcan il Chancay Terminal in uno dei più importanti scali del Perù. Dato che Chancay Terminal è proprietaria della superficie del terminal e non ha bisogno di pagare alcun diritto di concessione, le risorse finanziarie serviranno quindi per lo sviluppo della struttura. Negli ultimi anni, il Perù ha registrato una continua crescita economica, tanto che il traffico totale di containers è aumentato da 1,5 milioni di teu nel 2010 ai 2,5 milioni del 2017. Situato a 58 km a nord della capitale Lima, il porto di Chancay gode di una posizione strategica. Circa il 60% delle attività economiche del Perù è infatti concentrato a Lima e nelle zone circostanti. Il porto, inoltre, gode di fondali naturali di 16 metri e quindi è in grado di soddisfare le esigenze delle grandi navi. La costruzione di Chancay Terminal comprende spazi per multi-purpose, container e le relative infrastrutture. Nella prima fase della realizzazione, il terminal sarà dotato di quattro ormeggi, due per navi multi-purpose e due per contenitori, con una capacità annua di un milione di teu.

The screenshot shows the top of a web article on the 'Messaggero Marittimo' website. At the top, there is a navigation bar with the site's logo, social media icons, and a search bar. Below the navigation, the article title 'A Cosco il 60% di Chancay Terminal' is prominently displayed in a large, bold font. Underneath the title, there is a sub-headline 'Importante gateway del Sud America' and the author's name 'Massimo Belli'. A photograph of a group of people in business attire sitting around a table is visible. Below the photo, there is a short summary of the article's content, followed by a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button and a section for 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Aeroporti italiani: merci in calo dello 0,5% nel 2018

Assaeroporti ha reso noto che nel 2018 il **traffico merci** negli aeroporti italiani ha visto una leggera flessione rispetto all' esercizio precedente (-0,5%) con un totale di 1.139.752,76 tonnellate di **merci** movimentate. Nel 2017, anno record, il totale era stato di 1.145.219 di tonnellate (+9,2% sul 2016). Nella top 10 per volumi movimentati nel 2018 si attestano gli scali di Milano Malpensa (572,8 mila tonnellate), Roma Fiumicino (205,9 mila tonnellate), Bergamo (123 mila tonnellate), Venezia (68 mila tonnellate), Bologna (52,7 mila tonnellate), Brescia (23,8 mila tonnellate), Roma Ciampino (18,3 mila tonnellate), Milano Linate (12,6 mila tonnellate), Napoli (11,7 mila tonnellate) e Pisa (11,6 mila tonnellate). Assaeroporti sottolinea che forte attenzione deve essere data anche al cargo aereo, «segmento con grandi potenzialità, in netta crescita negli ultimi anni pur non avendo un vettore nazionale di riferimento.

Tuttavia la flessione del 2018, se da un lato va letta come campanello di allarme circa il rallentamento dell' economia mondiale, dall' altro indica che semplificazione burocratica e velocizzazione dei processi sono oggi più mai necessarie affinché nel mercato globale il settore del cargo aereo possa essere sempre appetibile e competitivo».

16 MF
MF SHIPPING & LOGISTICA
16 gennaio 2019

Sconto Italia-Ue sui porti

Per la Commissione il sistema attuale si configura come aiuto di Stato e fa da concorrenza all'interno dell'Unione. Governo pronto a impegnare la sentenza

Aeroporti italiani: merci in calo dello 0,5% nel 2018

BRUXELLES SOSTIENE CHE LE PORT AUTHORITIES DEVONO PAGARE LE TASSE

NON SOLO MAR
I nuovi contratti per i porti italiani...
PROLOGO, MONDO PACIFICO
La collezione...
DINAMISMO E FLESSIBILITÀ NEL CARGO FERROVIARIO
Il treno...
www.mf.it



Fincantieri: al via road show in Brasile rivolta all'industria locale

maurizio de cesare

24 gennaio 2019 Nell'ambito delle iniziative rivolte alla gara indetta dalla Marina Brasiliana per la costruzione di 4 corvette classe Tamandaré, Fincantieri ha lanciato un road show finalizzato al coinvolgimento dell'industria del Paese, per promuovere la creazione e lo sviluppo dell'indotto nella catena delle piccole e medie imprese locali e nazionali. Il road show è iniziato ieri dalla città di Recife, in cui ha sede il cantiere Vard Promar di Fincantieri, e ha visto la partecipazione, tra gli altri, del Ministro della Difesa Elisabetta Trenta, che ha anche effettuato una visita dello stabilimento. Le tappe successive saranno il 30 a Rio de Janeiro e il 6 febbraio a Sao Paulo. Lo scorso ottobre Fincantieri è stata selezionata nella short list dei concorrenti per la gara promossa dalla Marina Brasiliana, del valore di circa 1,6 miliardi di euro, che dovrebbe concludersi il prossimo marzo con la selezione del cantiere costruttore. L'Amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono ha dichiarato: L'elemento che distingue la nostra offerta è il coinvolgimento dell'industria brasiliana per un possibile inserimento nella supply chain di Fincantieri delle aziende locali, che diventerebbero quindi potenziali fornitori non solo per il progetto Tamandaré, ma anche per futuri programmi navali. Entrare in un business più ampio e strategico rappresenterebbe un passo decisivo per l'economia del Paese in una prospettiva di crescita. Bono ha concluso: Voglio pertanto ringraziare il Ministro Trenta, che ha scelto di essere presente oggi all'avvio della nostra iniziativa, testimoniando in questo modo l'attenzione alle nostre attività anche all'estero.

Seul concede altri 6 miliardi ai cantieri navali

di Giorgio Carozzi

Genova - Una delle fette principali del maxi fondo che il governo coreano ha deciso di concedere a sostegno dell'industria nazionale, finirà al settore della navalmeccanica. Sul piatto ci sono 13,29 miliardi di dollari che saranno destinati ai grandi gruppi e spalmanti sui prossimi tre anni. L'iniezione di capitale saranno garantite dalla Korea Development Bank (KDB) e dalla Industrial Bank of Korea (IBK). Oltre 5 miliardi saranno distribuiti nel corso di quest'anno ai cantieri e all'industria automobilistica. I soldi saranno investiti in azioni o bond dei gruppi interessati. Il Giappone da sempre contrario alle misure di sostegno statale decise da Seul, aveva già ricorso al WTO perché venisse condannata la politica dei coreani.



Gli armatori europei: «Non siamo la soluzione al problema dei migranti»

di Giorgio Carozzi

Genova - Gli armatori europei dell'Ecsa chiedono alla Germania di «non abbandonare la missione Sophia». Nella nota scritta dall'associazione, gli armatori spiegano di essere «veramente delusi dalla decisione della Germania di sospendere la propria partecipazione alla missione» grazie alla quale, dice il segretario generale Martin Dorsman, «c'è stata una importante riduzione nel numero dei migranti che provano ad attraversare il mare, mentre nel contempo sono aumentate le operazioni di salvataggio». Serve una soluzione immediata, scrivono ancora gli armatori europei, esortando Germania e Italia a fare la pace e a trovare una soluzione sui luoghi in cui poter sbarcare i migranti soccorsi: «Faremo certamente la nostra parte tenendo fede alle convenzioni internazionali e agli obblighi di soccorso, ma non possiamo essere considerati parte della soluzione del problema».



Supply Chain, Marciani: "La logistica colga la sfida della sharing economy."

MILANO La logistica deve raccogliere la sfida della sharing e circular economy: lo chiede il cliente finale sempre più connesso e abituato alla condivisione, lo chiede l'intero sistema che trova nella condivisione degli spazi e dei carichi una nuova strada di sviluppo e ottimizzazione delle risorse. È la proposta lanciata da Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council, intervenuto oggi nel corso dell'evento Supply Chain e Reverse Logistics: L'ABC per costruire un sistema circolare, organizzato da Assologistica a Palazzo delle Stelline di Milano. La condivisione intelligente di spazi (magazzini, piazzole di carico/scarico, banchine, terminali), di veicoli e carichi (piattaforme digitali di incontro della domanda e offerta, borsino noli) ha aggiunto il presidente - può avere sul nostro sistema logistico un effetto disruptive in grado di ottimizzare i flussi a fronte di investimenti sulla digitalizzazione della supply chain. Un cambiamento che non può essere più rimandato: già ci troviamo di fronte a modelli collaudati, affermati dalla circular economy. I clienti, quelli finali, sono molto più avanti dei principali operatori del mercato logistico in termini di digitalizzazione e accesso alle nuove piattaforme di sharing. La vera sfida è portare questi modelli nel mondo della logistica anche a favore di uno sviluppo resiliente del settore. Il Freight Leaders Council ha annunciato Marciani ha deciso di dedicare a questo tema uno dei prossimi quaderni. Il passaggio dall'acquisto di un bene alla fruizione di un servizio costituirà più della metà dei volumi economici complessivi entro il 2025. In questo scenario la condivisione di piattaforme logistiche, di magazzini di prossimità in città e della capacità dei veicoli sono driver molto interessanti, già presenti oggi nel settore, che debbono essere analizzati e studiati nel dettaglio per fornire alle aziende e ai decision maker gli elementi necessari per uno sviluppo mirato che riporti l'uomo centrale nel modello di sviluppo.

