



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 26 gennaio 2019**

Prime Pagine

26/01/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 26/01/2019	6
26/01/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 26/01/2019	7
26/01/2019	Il Foglio Prima pagina del 26/01/2019	8
26/01/2019	Il Giornale Prima pagina del 26/01/2019	9
26/01/2019	Il Giorno Prima pagina del 26/01/2019	10
26/01/2019	Il Manifesto Prima pagina del 26/01/2019	11
26/01/2019	Il Mattino Prima pagina del 26/01/2019	12
26/01/2019	Il Messaggero Prima pagina del 26/01/2019	13
26/01/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 26/01/2019	14
26/01/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 26/01/2019	15
26/01/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 26/01/2019	16
26/01/2019	Il Tempo Prima pagina del 26/01/2019	17
26/01/2019	Italia Oggi Prima pagina del 26/01/2019	18
26/01/2019	La Nazione Prima pagina del 26/01/2019	19
26/01/2019	La Repubblica Prima pagina del 26/01/2019	20
26/01/2019	La Stampa Prima pagina del 26/01/2019	21
26/01/2019	Milano Finanza Prima pagina del 26/01/2019	22

Primo Piano

25/01/2019	Ravenna Today Università, inaugura il Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica	23
25/01/2019	SetteSere Qui Pagina 8 UNIVERSITÀ Inaugura il master in Diritto marittimo	24
25/01/2019	Ansa Rixi, nuova legge per l' imbarco dei marittimi italiani	25
25/01/2019	Ansa Onorato, d' accordo con Rixi su imbarco marittimi	26
25/01/2019	Il Nautilus CONFITARMA: COME GARANTIRE LA CONTINUITÀ TERRITORIALE	27
26/01/2019	Il Tirreno Pagina 21 Onorato alla carica contro gli armatori di Confindustria	28

26/01/2019	La Nuova Sardegna Pagina 5		29
Rixi e Onorato: accordo sul futuro dei marittimi			
26/01/2019	L'Unione Sarda Pagina 17		30
«Traghetti: aperti a un altro modello di continuità»			
25/01/2019	Seareporter		31
Marittimi extracomunitari: Vincenzo Onorato contro Confitarma			

Dai Porti

26/01/2019	Il Tirreno (ed. Viareggio) Pagina 15		32
Bianchi e Pacilio: «Bando Mgl scomparso»			

Venezia

26/01/2019	Corriere del Veneto Pagina 2	<i>Ma. Bo.</i>	33
Venezia Zona Speciale, il governo apre agli industriali Convocato un vertice a Roma			

26/01/2019	Corriere del Veneto Pagina 13	<i>Giulia Busetto</i>	35
Canali al buio e briccole rotte i comandanti minacciano lo stop			

Savona, Vado

26/01/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 47	<i>E.R.</i>	36
L' Autorità portuale: serve un' area di sosta per i passeggeri diretti in Spagna e Africa			

Genova, Voltri

25/01/2019	Ansa		37
Porti: Genova, piano straordinario da 1 miliardo per il rilancio			

25/01/2019	Ansa		38
Porti: Genova, il 2018 chiude in pari dopo il ponte			

25/01/2019	Ferpress		39
Genova: presentato il programma straordinario per il porto. Migliora accessibilità, integrazione città-porto e collegamenti intermodali con aeroporto			

26/01/2019	Il Secolo XIX Pagina 2		40
Genova riparte dal porto «Un miliardo di lavori per cambiare volto»			

26/01/2019	Il Secolo XIX Pagina 16		41
Fincantieri, 300 milioni per il ribaltamento «Presto l' intesa a Roma»			

26/01/2019	Il Secolo XIX Pagina 17		43
Tirrenia, patto Aponte -Spinelli più spazio per i traghetti merci			

26/01/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 7	<i>Raoul de Forcade</i>	44
Piano da un miliardo per il porto di Genova			

25/01/2019	inforMARE		45
Programma straordinario per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova			

25/01/2019	Informazioni Marittime		46
Genova, presentato il piano straordinario per lo sviluppo del porto			

26/01/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 52		47
«Un miliardo di investimenti per il porto»			

26/01/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		48
PORTO, OPERE PER UN MILIARDO MA SERVONO FONDI			

25/01/2019	TeleBorsa	<i>GIOVANNI TOTI</i>	49
Porto Genova, stanziati investimenti per oltre 1 miliardo di euro			

La Spezia

25/01/2019	Ansa		50
Porti: Spezia e Carrara aumentano traffici e passeggeri			

25/01/2019	Ferpress	AdSP Mar Ligure Orientale: bene i traffici per La Spezia e Marina di Carrara nel 2018	51
25/01/2019	inforMARE	Nel 2018 il traffico delle merci movimentato dal porto della Spezia è diminuito del -1,3%	52
26/01/2019	La Nazione Pagina 24	La Spezia record nel trasporto intermodale	53
25/01/2019	Messaggero Marittimo	Traffici in aumento a Spezia e Carrara	Massimo Belli 54
25/01/2019	The Medi Telegraph	La Spezia, container stabili	di Giorgio Carozzi 55

Marina di Carrara

26/01/2019	Il Secolo XIX Pagina 15	Carrara punta a triplicare i traffici dopo il matrimonio con La Spezia	56
26/01/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 34	Quasi 2,5 milioni di tonnellate il porto chiude il 2018 a +9,5%	57
26/01/2019	La Nazione Pagina 24	Carrara «scopre» le crociere E si fa roseo il futuro del porto	Cristina Lorenzi 58
26/01/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 47	Crescono i traffici e boom di crocieristi	59

Livorno

25/01/2019	Ansa	Porti: Livorno; vertice in Regione sul futuro dello scalo	60
25/01/2019	Ferpress	Livorno: vertice in Regione per garantire il governo del porto. Rossi, incontro positivo, procedure confermate	61
26/01/2019	Il Tirreno Pagina 21	Porto, il super-comitato porta un po' di pace	62
26/01/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 40	Investimenti e azioni ad hoc per le isole AI via il programma triennale Blue Port	63
26/01/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 40	Porto, il futuro passa dalla sinergia	64
25/01/2019	Messaggero Marittimo	Piano organico porti, prevenzione corruzione e innovazione digitale	Giulia Sarti 65
25/01/2019	Messaggero Marittimo	Regione Toscana: vertice istituzionale sulla situazione di Livorno	Giulia Sarti 67
25/01/2019	Primo Magazine	Livorno, approvato il nuovo Piano Organico Porti	maurizio de cesare 68

Piombino, Isola d' Elba

25/01/2019	Il Nautilus	Via libera alla delocalizzazione del Rivellino	69
25/01/2019	inforMARE	Piano di sviluppo della portualità dell'Isola d'Elba	70
25/01/2019	Informatore Navale	Isola d'Elba: un piano per lo sviluppo. AI via il programma triennale Blue-Port 2030	71
25/01/2019	Informazioni Marittime	Blue-port 2030, sviluppare la portualità dell'Isola d'Elba	72
25/01/2019	Messaggero Marittimo	Blue-port 2030: parte il programma per l'isola d'Elba	Giulia Sarti 73

Ancona

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/01/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 39		75
<hr/>			
26/01/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 39		76
<hr/>			
25/01/2019	Primo Magazine	<i>maurizio de cesare</i>	77
<hr/>			

Brindisi

26/01/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 12		78
<hr/>			
26/01/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 13		79
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

26/01/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 1	<i>PIPPO CALLIPO</i>	81
<hr/>			
26/01/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 37		82
<hr/>			

Olbia Golfo Aranci

25/01/2019	Corriere Marittimo		83
<hr/>			
25/01/2019	Il Nautilus		84
<hr/>			
25/01/2019	Primo Magazine		85
<hr/>			

Cagliari

25/01/2019	Ferpress		86
<hr/>			
25/01/2019	Messaggero Marittimo		87
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri

26/01/2019	Gazzetta del Sud Pagina 23		88
<hr/>			
26/01/2019	Gazzetta del Sud Pagina 34		89
<hr/>			
26/01/2019	Quotidiano di Sicilia Pagina 12		90
<hr/>			

Catania

26/01/2019	La Sicilia Pagina 30		91
<hr/>			

Focus

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 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it



Il romanzo
Guerra senza pace
Restyling per Tolstoj
di **Alessandro Piperno**
nel settimanale



La Memoria

UN ARGINE ALL'ODIO ANTIEBRAICO

di **Pierluigi Battista**

Una frontiera di decenza si stava sbriciolando, un argine al debordare dell'antisemitismo rischiava di essere travolto. Quando un senatore della maggioranza presta orecchio alla menzogna dei «Protocolli dei Savi Anziani di Sion», uno dei falsi più clamorosi della propaganda di odio antiebraico fabbricato dalla polizia segreta zarista e divulgato dai nazisti, è un bene che le istituzioni si muovano. E per fortuna, alla vigilia della Giornata della Memoria, il presidente Sergio Mattarella ha messo in guardia la cittadinanza dall'uso disinvolto e micidiale di «teorie cospirative» che indicano nell'ebreo demonizzato l'oscuro burattinaio di indicibili complotti. Ma se si infrange la barriera della menzogna, se circolano con disinvolture discorsi e pregiudizi che sembravano sepolti, allora la ricorrenza del Giorno della Memoria assume un valore impensabile fino a poco tempo fa.

Ma attenzione all'ipocrisia, al doppio standard, alla giustificazione del silenzio con cui noi in Europa abbiamo assistito a un odio antiebraico di tipo nuovo, che salda antichi pregiudizi e una smisuratezza antisionista che sconfina nell'antisemitismo più becero, fatto proprio da potenti Stati che con l'annientamento dell'«entità sionista», lo Stato di Israele, vorrebbero gettare gli ebrei nel mare. O ucciderli nel cuore della civiltà europea, dove vengono attaccate scuole ebraiche, cimiteri, sinagoghe, supermercati kosher, quartieri popolati dai «maiali ebrei».

continua a pagina 22

Migranti Il caso Sea-Watch. I vicepremier: batte bandiera dei Paesi Bassi, prendeteli voi

I pm: ora sbarcate i minori

No di Salvini: hanno 17 anni e restano a bordo. Tensioni con l'Olanda

Venezuela In piazza con Guaidó. Maduro parla in tv



Juan Guaidó, 35 anni, saluta i suoi sostenitori mentre lascia un raduno in piazza Bolívar, a Caracas

I comizi nel Paese dei due presidenti

di **Rocco Cotroneo**

Il profumo umido dei Caraibi che un tempo avvolgeva l'aeroporto di Caracas, costruito sul mare, è un ricordo. Ora c'è la nebbia puzzolente dei falò, «hanno bruciato spazzatura e gomme tutta la notte», avvisano i pochi tassisti che ancora lavorano attorno a uno scalo da Paese in guerra, solo una quindicina di voli al giorno, tutti in ritardo di ore. Sarà lunga arrivare in città.

continua alle pagine 2 e 3 **Vecchi**

La Procura di Catania chiede che vengano sbarcati i minori dalla Sea-Watch, alle pagine 6, 7 e 8

GIANNELLI



SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Il baco del governo

«Non accetto di tenere l'atteggiamento perbenista di chi dice che in Europa va tutto bene». È Conte? No, era Renzi.

continua a pagina 10

IL LIBRO CONTRO I FALSI MITI

L'austerità aiuta la crescita (se è buona)

di **Ferruccio de Bortoli**

Nel 1974 la prima crisi petrolifera colse i Paesi consumatori impreparati. Scatenò il panico energetico. In Italia, patria del melodramma, s'inventarono le «domeniche a piedi». Un'illusione. I risparmi furono modesti, la corsa alle eccezioni affannosa, persino caotica. Una deroga, come un sigaro e una croce di cavaliere, non si nega a nessuno nel nostro Paese. All'indomani della prima festività senza auto, o almeno senza tanto traffico, un giornale titolò: L'allegria Italia austera. Un'espressione felice, neppure troppo forzata. Andò esattamente così. I pedoni si riappropriarono delle strade, irrisero i signori del petrolio, canti, balli. Quasi una liberazione, una festa di popolo. Oggi un titolo del genere non sarebbe nemmeno immaginabile. L'autore verrebbe preso a schiaffi sui social network, che all'epoca ovviamente non c'erano, come gli smartphone.

continua alle pagine 32 e 33

Gli Usa Sospeso lo shutdown. Russiagate, le accuse a Stone Trump spinto al compromesso E l'Fbi arresta il suo consigliere

di **Giuseppe Sarcina**

Stop allo shutdown, accordo tra Trump e il Congresso. Il patto prevede di far ripartire gli uffici federali e di continuare allo stesso tempo il dialogo per la costruzione del muro con il Messico. E intanto, nell'ambito del Russiagate, l'Fbi arresta il suo ex consigliere Roger Stone.

a pagina 5

AOSTA UN PICCOLO AEREO E UN ELICOTTERO

Sconto in volo: 5 morti

di **Franco Brevini ed Enrico Marozz**

Scontro nei cieli di Aosta tra un elicottero e un aereo da turismo: cinque morti, due dispersi e due feriti. I velivoli sono precipitati nel ghiacciaio del Rutor. L'elicottero era partito da Courmayeur con un gruppo di sciatori.

a pagina 14 **Gasperetti**

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Sogno un mondo senza precedenze né riverenze, dove la politica non si rinchioda nei recinti delle tribune vip. Chiamatemi pazzo visionario, ma davvero immagino che prima o poi sorgerà dal basso un partito nuovo. Magari non si chiamerà neanche partito. Un movimento, sì, un movimento, capace di aprire il Parlamento come una scatola di tonno, ma senza prendere il posto del tonno. Cittadini disposti a dedicare una parte della loro vita al bene comune, per poi cedere la poltrona ad altri cittadini, in base a un principio che vorrei qui enunciare per la prima volta: uno vale uno. Una simile utopia va contro tutte le conoscenze in nostro possesso sulla fragilità della condizione umana. Ma, pur di vederla realizzata, sarei pronto a digerire

Ruocco e i suoi fratelli



qualsiasi boccone. Persino, dico per assurdo, che questo movimento rivoluzionario sia fondato da un comico, posseduto da un'azienda e alleato con un furbacchione. Persino che imbarchi ministri dei Trasporti intrasportabili e ministri dello Sviluppo difficilmente sviluppabili. A patto, però, che siano allergici alle auto blu, al sangue blu e alle mille bolle blu.

Mi ostino a sognare un mondo così, dove non possa mai più succedere che una personalità della Casta faccia scrivere agli organizzatori di un convegno nella Shoah per sincerarsi che le abbiano riservato un posto d'onore tra le Autorità, come invece ha appena fatto l'onorevole Carla Ruocco del Cinquestelle.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BOLAFFI

Collezione dal 1890

Vendita e acquisto di monete in oro e argento, francobolli da collezione, lingotti d'oro

TORINO MILANO VERONA ROMA info@bolaffi.it www.bolaffi.it





Per i **morti** nello stabilimento di Bagnoli, l'ex Ad dell'**Eremit** Schmidheiny sarà processato a **Napoli**. Ma stavolta non potrà salvarsi con la **prescrizione**



CAPSULE
GOURMET
ristora

Sabato 26 gennaio 2019 - Anno 11 - n° 25
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. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/2009

LA SCELTA Di Maio compatta i suoi: ok all'autorizzazione a procedere per sequestro

M5S: "Sì al processo Salvini"

"Se lo vuole, lo avrà". Il ministro giurò "Niente scudi", ma la Lega vota no

Il vicepremier leghista impunito per i 177 migranti non fatti scendere dalla nave Diciotti fa il martire e mette alla prova gli alleati. Poi sul Tav dice: "Ho i miei numeri, conviene farlo"

DE CAROLIS A PAG. 2

I PARLAMENTARI

Rebus voto al Senato: sì, no, forse, boh...

GIARELLI A PAG. 3

LEVIAMO UN GRIDO:
MORS TUA, MORS MEA

ALESSANDRO BERGONZONI A PAG. 5



PARTITO DI ROTTA E DI GOVERNO

DIALOGO CON LA S. SEDE, NON CON LA CEI
Pranzo segreto di Matteo e Giorgetti in Vaticano con Becciu sui migranti

TECCE A PAG. 5



SEA WATCH

La Procura: "Fate sbarcare i 13 minori"

MASSARI E OSSINO A PAG. 4

GIORNO DELLA MEMORIA

Pünter, reporter-007 che raccontò in diretta l'orrore della Shoah



Mislesone Cronache dall'Olocausto

NOVELLI A PAG. 15

IMPUNITÀ Negate ai giudici le intercettazioni, solo i 5Stelle votano per autorizzarle

Salvato pure Giggino 'a Purpetta Lega, FI e LeU pro, il Pd si astiene

"All'epoca dei fatti era deputato", con questo trucco la Giunta di Palazzo Madama decide che i magistrati non possono usare le intercettazioni nel processo contro il senatore forzista campano Luigi Cesaro, indagato per voto di scambio

PROIETTI A PAG. 8

CON GUIDO
TUTTE LE ÉLITE,
NON IL POPOLO

MASSIMO FINI A PAG. 13

BANCA INTESA

Nell'Ufficio Segnalati (e trombati): Spoon River del non-lavoro



MELETTI A PAG. 11

LA STORIA

San Mauro Pascoli, distretto della felicità e centro ben-essere



RONCHETTI A PAG. 18-19

La catteriveria

Salvini: "I miei tecnici dimostrano che il Tav va fatto". Credo si riferisca al Trota e a Belsito

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

FENOMENI

Per i grandi marchi il "no-gender" diventa un affare

RANIERI A PAG. 21

ALBERTO SORDI Un autoritratto: "Finito sul set, io ritorno me stesso"

"Macché tutto whisky, amo le pantofole"

ALBERTO SORDI

Applicare un'etichetta a una persona è la maggiore soddisfazione di certa gente. L'etichetta che hanno applicato a me, e che viene usata spesso dai giornali, è quella di "Sordi, uomo parsimonioso". Se la usassero in senso elogiativo, sarei d'accordo; invece no, mi "accusano" di parsimonia. Io rischio di non capire. U-

na volta, avere il senso del risparmio, pensare al futuro, far fronte alle richieste del fisco, era, se non sbaglio, una virtù; oggi è diventata, chissà come, un difetto. O forse vogliono dire che è un difetto per un attore? Deve essere così. Secondo tale teoria, un attore dovrebbe ostentare il proprio benessere, e tra-



Il momento più felice della mia giornata è quello in cui posso mettermi in vestaglia e pantofole.

A PAG. 22

MANUEL AGNELLI



"Con la cultura si mangia eccome: la terza industria"

PARLANGELI A PAG. 23

SEGUE A PAGINA 24



il Giornale



SABATO 26 GENNAIO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 22 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4971 | Giornale del mattino

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

OGGI IL COMPLEANNO

I 25 anni di Forza Italia Berlusconi con un video rilancia la sfida liberale

di Claudio Brachino e Laura Cesaretti

■ Oggi Forza Italia compie 25 anni e va in piazza per festeggiare, ai gazebo nelle piazze del Paese. Un quarto di secolo nel centrodestra, sempre alla testa dello schieramento dei moderati. E Silvio Berlusconi con un video annuncia: «L'Italia è in pericolo, sono tornato in campo per salvarla».

servizi alle pagine 2-3, 4 e 5

PERCHÉ NON È FINITA

di Alessandro Sallusti

In queste ore Forza Italia compie 25 anni. Per un quarto di secolo il partito fondato da Silvio Berlusconi non solo è stato l'ago della bilancia della politica italiana, ma ne ha determinato un tale cambiamento formale e sostanziale che gli storici divideranno la storia recente del Paese in «prima» e «dopo» il suo avvento.

Il 1994 rappresentò una rivoluzione paragonabile soltanto a quella uscita dalle urne del 4 marzo. Anche allora il vento soffiò teso e a sorpresa alle spalle del nuovo che si candidava a sostituire di botto l'esistente, ma l'analogia tra Forza Italia-Berlusconi e Di Maio-Cinque Stelle-Salvini-Lega finisce lì. Forza Italia, sia pure con qualche goffo inciampo iniziale, si pose da subito come forza di governo responsabile nei confronti degli equilibri nazionali e internazionali. A differenza infatti del Cinque Stelle - partito in mano a un comico e a due disoccupati - Forza Italia è stata fondata da un costruttore, per di più di grande esperienza. Per definizione un costruttore costruisce e non distrugge, include e non divide, sa che cosa può stare in piedi e cosa

invece, pur piacendo al momento, non può avere lunga vita. È vero. Forza Italia non ha fatto tutto ciò che aveva promesso, ma neppure una volta ha fatto il suo contrario né ha permesso che altri lo facessero, come invece in questi mesi è capitato sia a Di Maio che, in misura minore, a Salvini.

Non è il suo unico merito: ha fermato la sinistra, sdoganato la destra e la Lega, portato l'Italia ad avere un ruolo tra i grandi del mondo. Anche per questo il suo leader ha dovuto vedersela con un accanimento giudiziario senza precedenti.

La sfortuna di Forza Italia è stata superiore ai suoi errori. Si è trovata a gestire le due grandi crisi mondiali, sia economiche sia sociali, di inizio secolo: l'attacco alle Torri Gemelle del 2001 e il tonfo della finanza del 2008.

E non ha mai, per 25 anni, incrociato in maggioranza l'elezione di un presidente della Repubblica. Cosa che l'ha costretto a dover fare i conti con due arbitri a lei platealmente ostili, Scalfaro e Napolitano, più uno non certo amico (Ciampi).

Recriminare, come noto, non serve, ma tutto questo non può essere (...)

segue a pagina 4

IL CASO DELLA SEA WATCH

Tutte le carte segrete che inchiodano le Ong

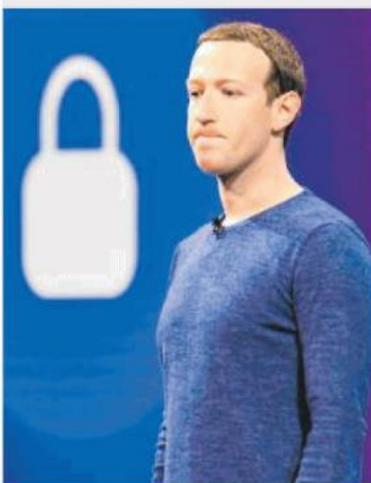
Salvini: denuncia per immigrazione clandestina
I pm: «Il governo faccia sbarcare i minori»

INSTAGRAM, WHATSAPP E FACEBOOK

Il social network unico è pronto a spiarci meglio

di Marco Lombardo

a pagina 17



SOTTO ACCUSA Mark Zuckerberg, n. 1 di Facebook

La seconda vita di Zuckerberg leader degli Stati Uniti mondiali

di Francesco Maria Del Vigo

a pagina 17

■ Nuovi guai per Matteo Salvini. La Procura di Catania ha infatti aperto un'inchiesta sulla Sea Watch - la nave al largo di Siracusa - ordinando al governo di far sbarcare i minori. E mentre si riapre la consueta querelle sui porti chiusi, il Viminale si dice pronto a denunciare le Ong. Secondo i documenti segreti avrebbero salfato l'ordine di far rotta su Tunisi e volontariamente scelto l'Italia.

Giannini a pagina 6
servizi alle pagine 6-7

di Nicola Porro
Zuppa di Porro
La lezione dietro la fine di Parmalat

a pagina 19

IL PASTICCIO DELLA MISURA ECONOMICA

Reddito anche ai ladri Chi ruba ne ha diritto

Carmine Caruso

■ Per ottenere il reddito di cittadinanza non si dovrà lavorare in nero ma per continuare a riceverlo si può tranquillamente rapinare. Dopo avere esteso il beneficio a 241 mila famiglie straniere, clochard e rom arriva la «carezza di cittadinanza» per i ladri.

a pagina 8

IL SONDAGGIO CHOC

Urne ignote: un italiano su 2 non sa ancora per chi voterà

di Renato Mannheim

Vari decenni fa, ai tempi della Prima Repubblica, la gran parte della popolazione conosceva con buona precisione la forza politica che avrebbe scelto di votare, ben prima che fossero indette le elezioni vere e proprie. Era l'effetto del diffuso senso di appartenenza, più o meno ideologica, ai partiti che allora dominavano lo scenario politico, come il Partito comunista o la Democrazia cristiana. Le consultazioni (...)

segue a pagina 5
De Francesco a pagina 5

IL GIORNO DELLA MEMORIA

L'antisemitismo torna in patria Cioè l'Europa

di Fiamma Nirenstein

con Sacchi e Lettieri alle pagine 32-33

TELEFONINO VIETATO A SCUOLA?

PROPOSTA DI LEGGE GIUSTA

In aula il cellulare non serve

di Felice Manti

«*Timeo Danaos et dona ferentes*», diceva Laocoonte ai Troiani davanti al Cavallo dono dei Greci che avrebbero distrutto Troia. E la traduzione? Beh, c'è Google. E il problema è proprio questo. Oggi la tecnologia è nemica della scuola proprio perché contiene in sé il germe dell'ignoranza. Cioè offre risposte veloci a domande complesse. Tutto il contrario di quello che dovrebbe essere la scuola. Il «populismo» didattico (...)

PROIBIRE NON È MAI LA SOLUZIONE

No, si insegni a usarlo meglio

di Massimiliano Parente

Non è che le proibizioni abbiano mai dato molti frutti, se non l'opposto di quanto si prefiggevano di ottenere. Un esempio tra tutti, il più classico: non si è mai bevuto tanto negli Stati Uniti quanto durante il proibizionismo. Quindi prendiamo la nuova proposta di legge: quella di vietare l'uso dei cellulari a scuola. Utilizzo che è già vietato durante le ore di lezione, ci mancherebbe altro, altrimenti una prima (...)

seguono a pagina 13 con Ruzzo e Tagliaferri

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.

immobildream.com

www.immobildream.it

Non vende sogni ma solide realtà.

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



LE 10 DONNE SPIA CHE HANNO FATTO LA STORIA

IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

SABATO 26 gennaio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 22 | **QN** Anno 20 - Numero 25 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



GORLAGO, L'IPOTESI DEGLI INQUIRENTI

Stefania, l'orrore: bruciata viva



CITTADINI ■ A pagina 21

IL DISASTRO SUI BINARI

Pioltello un anno dopo

La rabbia dei pendolari

CONSANI e RUGGERI ■ A pagina 19



IL COMMENTO

di BRUNO VESPA

EFFETTO BOOMERANG

MATTEO Salvini sta pensando seriamente a rinunciare all'immunità parlamentare e a farsi processare per sequestro di persona. Deciderà nei prossimi giorni e i tempi non richiedono fretta: l'aula del Senato dovrebbe pronunciarsi tra due mesi. Se Salvini lo facesse, vivrebbe da martire le ultime settimane della campagna elettorale per le Europee (si vota il 26 maggio) e il suo bacino di voti fatalmente ne trarrebbe beneficio. Toglierebbe soprattutto d'impaccio i suoi alleati del Movimento 5 Stelle: questi hanno sempre sostenuto che un parlamentare deve farsi processare senza avvalersi dell'immunità e avrebbero grandi difficoltà a sconfessarsi per proteggere un alleato. E' evidente che se Salvini dovesse invece chiedere l'immunità e dovessero mancargli in tutto o in gran parte i voti del M5s sarebbe difficile scongiurare una crisi di governo. La Costituzione prevede che pronunciandosi sull'immunità il Parlamento debba stabilire se l'interessato abbia agito «per il perseguimento di un preminente interesse pubblico».

[Segue a pagina 8]

Salvini e pm, scontro sullo sbarco

Migranti Sea Watch al largo di Siracusa. Il ministro: li denuncio

Servizi e RUFFOLO ■ Alle pagine 6 e 7

VALLE D'AOSTA SCONTRO ELICOTTERO-AEREO DA TURISMO: 5 MORTI

SCHIANTO
Maurizio Scarpelli,
l'elicotterista
fiorentino morto
sul monte Rutor



STRAGE sul GHIACCIAIO

PONCHIA, ANDREOTTI e COCCHI ■ Alle pagine 2 e 3

TONINELLI FURIOSO

Su Tav e trivelle Lega e 5 Stelle rischiano il crac

COPPARI ■ A pagina 8

FINE DELLO SHUTDOWN

C'è l'accordo con i democratici Trump respira

PIOLI ■ A pagina 13

IL PERSONAGGIO



«Per i francesi sono l'italiana coraggiosa»

SERAFINI ■ Alle pagine 4 e 5

Il matrimonio fa bene alla salute

Gli scienziati inglesi: forma fisica migliore rispetto a uomini e donne single

DEL NINNO e DEGLI ANTONI ■ A pagina 15

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



FACEBOOK

Social, Zuckerberg volta pagina

BOLOGNINI ■ A pagina 12

LA STORIA

«Da bimbo bullizzato a modello»

BELARDETTI ■ A pagina 14

A PALAZZO DI VARIGNANA

SI FONDONO OSPITALITÀ E AGRICOLTURA

Nasce così il nostro **Olio 100% Extravergine di Oliva.** Un Olio unico, che racconta i sapori e i profumi della nostra terra.

Scopriilo sul nostro **E-COMMERCE**
food.palazzodivarignana.com

Palazzo di Varignana | Via C. Masino 61/A | Varignana - BO | Tel. 051 9933998 | foodsales@palazzodivarignana.com





Domenica su Alias D

CASO VILAS, disordine orchestrato; poesia e Shoah, antologia di voci da Primo Levi a oggi; Kolo Moser, un secessionista «altro» a Vienna



Culture

GIORNO DELLA MEMORIA Le radici dello sterminio nel nuovo romanzo dello scrittore tedesco Uwe Timm
Caldron, Capocci pagine 10 e 11



Visioni

CINEMA Addio al regista dell'onda nera jugoslava Dusan Makavejev, inventore di mondi tra Marx e l'eros
Germani e Silvestri a pagina 12

quotidiano comunista oggi con ALIAS
il manifesto

CON FASCICOLO 1998
+ EURO 3,50
CON "LE MONDE DIPLOMATIQUE"
+ EURO 2,90

SABATO 26 GENNAIO 2019 - ANNO XLIX - N° 22 www.ilmanifesto.it euro 2,50

La nave umanitaria Sea Watch ancora al largo foto Afp



Vietato ai minori
A poche miglia dalla costa di Siracusa va in scena uno spettacolo indecente: la Sea Watch è ancorata ma nessuno può scendere. La procura dei minori di Catania chiede di far sbarcare i 13 bambini. Ma Salvini si rifiuta e minaccia di denunciare l'equipaggio pagine 2, 3

VENEZUELA, LA MAGGIORANZA DEGLI STATI AMERICANI CONTRO IL COLPO DI STATO

Guaidó e Trump bocciati dall'Osa

Il presidente «usurpatore» come viene definito dai sostenitori di Caracas e del chavismo - Juan Guaidó e il suo principale appoggio all'esterno, Donald Trump, non stanno avendo la vita facile che immaginavano. Ieri in una tormentata riunione, l'Organizzazione degli Stati americani non ha dato appoggio al golpe in Ve-

nezuela: 19 paesi su 35, la maggioranza, non hanno voluto firmare alcun documento di sostegno alle opposizioni venezuelane e si sono rifiutati di riconoscere a Guaidó un «ambasciatore» all'Osa. Le Nazioni unite si appellano al dialogo e il presidente Maduro si dice pronto a trattare. Ma il timore ora, spiega in un'intervista a il

manifesto, l'intellettuale Julio Escalona, è l'azione di gruppi di mercenari che dentro al paese e ai confini sono pronti a entrare in azione per scatenare il caos: «Sono attivi gruppi per realizzare sabotaggi, appiccare il fuoco a magazzini di medicine e alimenti, creare disordine, assassinare».

CLAUDIA FANTIA PAGINA 9

Prove di golpe a Caracas
L'Europa non si accodi al falco Usa

ROBERTO LIVI

Il pronunciamento dei vertici militari a sostegno del presidente costituzionale Nicolás Maduro disinnescava, almeno in tempi brevi, il pericolo di un colpo di stato o di una guerra civile in Venezuela. E costituisce uno smacco per i piani di Juan Guaidó.
— segue a pagina 9 —

«Non siamo pesci»
Prima o poi ci sarà una Norimberga

MARCO REVELLI

Un ministro dell'interno che delinque è un oltraggio per il proprio Paese. Un segno di vergogna che ci accompagna ovunque andiamo. È un ministro dell'interno che oltre a delinquere irride la giustizia del proprio Paese.
— segue a pagina 15 —

Salvini e la Diciotti
La questione giudiziaria e quella morale

ANTONIO GIBELLI

La richiesta di rinvio a giudizio di Salvini da parte del Tribunale dei ministri ha puntualmente innescato, come per un riflesso condizionato, l'annosa diatriba sul tema «a chi giova».
— segue a pagina 15 —

Migranti
Urge la memoria del presente

FABRIZIO TONELLO

Quando si istituiscono i «giorni della memoria» vuol forse dire che la memoria è scomparsa e che non si sa più di cosa si stia parlando? Sarebbe quindi meglio forse abolire subito la legge 211 del 2000?
— segue a pagina 14 —

Maurizio Landini e «la Repubblica»
Dagli all'ideologo

ROSSANA ROSSANDA

In questi giorni, la Repubblica, il giornale di Scalfari e di Mario Calabresi ha dato notizia che il nuovo segretario della più grande confederazione sindacale italiana, la Cgil, è diventato Maurizio Landini, già segretario della Federazione impiegati e operai metallurgici (Fiom) ma la Repubblica preferisce definirlo ideologo. L'ideologia non è un'idea ma un complesso di idee, più o meno come una cultura o un'identità culturale, qualcosa di cui è bene diffidare. Da qualche tempo la parola ha assunto una connota-

zione negativa, che in passato non aveva: si dice per significare idee false, diffuse, volgari. La Repubblica ha dunque pensato bene di mettere in guardia dal loro segretario i cinque milioni di iscritti del più grande sindacato italiano, appena eletto: non so se sia il modo più corretto di dare una notizia. Avrebbero trovato più affidabile l'altro sfidante, Vincenzo Colla. Certo era quello che avrebbe preferito il dirigente della Fca, Marchionne, deceduto lo scorso anno, che con Landini non desiderava neppure discutere.

all'interno

Cgil Landini: «Siamo noi il vero cambiamento»

MASSIMO FRANCHI PAGINA 5

Regeni Fico: «Se stallo rivedere i rapporti economici»

CHIARA CRUCIATI PAGINA 6

Via della Seta Roma sceglie la Cina, atlantismo in bilico

SIMONE PIERANNI PAGINA 5

PROCESSO BIS
Cucchi, «i depistaggi continuano ancora»

Il tentativo di insabbiamento della verità e di depistaggio delle indagini sulla morte di Stefano Cucchi - riuscito per molti anni - emerge sempre più nitido, man mano che avanza l'inchiesta integrativa al processo bis aperta dal pm Giovanni Musarò e che cresce il relativo faldone con prove e testimonianze portate davanti alla I Corte d'Assise di Roma.

Ieri in aula un testimone ha riferito di un'altra riunione al vertice dell'Arma che, dopo quella del 30 ottobre, si è tenuta il 12 novembre 2009 alla Cecchignola, per parlare dei casi Cucchi e Marrazzo.
ELEONORA MARTINI A PAGINA 6

biani



Poste Italiane Sped. in a. p. - DL 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Epoca/ARMI/2019/0103
 92124
 9 77025 215017



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILI N° 25
ITALIA
SPECIEMI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/1, L. 662/98

Fondato nel 1892



Sabato 26 Gennaio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 120

Il piano segreto
WhatsApp
Instagram
e Messenger
dialogheranno
Pompetti a pag. 12



Ricordi d'infanzia
Carfagna: mi prendevano
in giro per la macchinetta
volevo fare il magistrato
Intervista di Aulio in Cronaca



Il documentario
Dino Valdi
la doppia vita
da controfigura
di Totò
Chianelli a pag. 13



Sbarchi, sfida tra pm e Salvini Di Maio: accetti il processo

Sea Watch, la Procura: «Minori a terra»
No del Viminale, è scontro con l'Olanda
Rifugiati, boom di ricorsi in Cassazione

Allegri, Canettieri, Errante e servizi da pag. 2 a 5

L'analisi
SE IL FRONTE EUROPEISTA NON INGRANA

Luca Ricolfi

Così, pare che alle prossime elezioni europee la sinistra non sarà rappresentata, come al solito, dal Pd e dai suoi partiti satelliti. Al posto dei simboli di partito, sulla scheda elettorale troveremo un simbolo nuovo, che cercherà di rappresentare il campo delle forze progressiste e europeiste, unite dalla volontà di difendere il "progetto europeo", e fermare l'avanzata delle forze sovraniste e illiberali che lo starebbero mettendo a repentaglio. L'idea di una lista unica progressista, o di un "fronte repubblicano", che fermi la "deriva populista", circola da molti mesi nel mondo della sinistra.

Continua a pag. 47

Punto di Vespa
CHI SOFFIA NELLE VELE DI MATTEO

Bruno Vespa

Matteo Salvini sta pensando seriamente a rinunciare all'immunità parlamentare e a farsi processare per sequestro di persona. Deciderà nei prossimi giorni e i tempi non richiedono fretta: l'aula del Senato dovrebbe pronunciarsi tra due mesi. Se Salvini lo facesse, vivrebbe da martire le ultime settimane della campagna elettorale per le Europee (si vota il 26 maggio) e il suo bacino di voti fatalmente ne trarrebbe beneficio. Toglierebbe soprattutto d'impaccio i suoi alleati del Movimento 5 Stelle: questi hanno sempre sostenuto che un parlamentare deve farsi processare senza avversi dell'immunità.

Continua a pag. 47

La crisi in Sudamerica
Caos Venezuela
pressing europeo
«Elezioni subito»

Caos Venezuela, il presidente Maduro avrebbe chiesto un incontro all'autoproclamato Guaidó. Fonti da Caracas parlano di meeting preliminari fra i due schieramenti, mentre l'opposizione si dice pronta a trattare un'amnistia anche per Maduro. E aumenta la pressione sull'Unione Europea, a cui si chiede una presa di posizione, che tanto sta lavorando per una dichiarazione comune nella quale si chiede la convocazione rapida di elezioni.

Pinto e Spalla a pag. 9

La Ue: «Per le grate della metro Napoli può perdere 98 milioni»

► Ispezione della Commissione sui fondi: nel mirino lo stop del ministero alla linea 6
Il sovrintendente Garella attacca: «Ha ragione Bruxelles, bisognava decidere prima»

Il caso Psg Ancelotti: non c'è l'offerta giusta, resta. Ma non è convocato



Controcampo
CARO ALLAN, L'AMORE DEI TIFOSI NON HA PREZZO

Marilicia Salvia

Forse è stato un incubo o forse un sogno premonitore, in ogni caso ci siamo svegliati e Allan lo abbiamo ritrovato ancora qui, anche se a quanto pare per quanto vivo non lotta insieme a noi.

Continua a pag. 46

Francesco De Luca

Al termine di una complessa settimana, con Allan lontano dal campo di allenamento di Castel Volturno perché impegnato a riflettere sul futuro e non a concentrarsi sul presente, il Napoli torna al Meazza, a un mese dalla notte del 26 dicembre, una delle pagine più tristi della storia recente del calcio italiano.

Pierluigi Frattasi

«I e griglie? Complicano la vita dei napoletani», a rischio i 98 milioni di euro: stangata degli ispettori Ue sulla Linea 6 della metro. Nel mirino lo stop del ministero ai lavori al Plebiscito. Il sovrintendente Garella attacca: ha ragione Bruxelles, bisognava decidere prima.

In Cronaca

Reddito di cittadinanza
Il doppio bonus per chi assume nel Mezzogiorno

Doppio bonus agli imprenditori del Sud che nel 2019 assumeranno disoccupati. Allo scoglio contributivo di 8.050 euro annui il governo aggiunge anche un credito d'imposta per chi recluta i beneficiari del nuovo sussidio contro la povertà.

Pacifico a pag. 6

L'intervista
Guzzetti: il debito può pregiudicare gli aiuti ai poveri

Nando Santonastaso

Apprezza il Reddito d'inclusione, l'avvocato e filantropo Giuseppe Guzzetti, ma avverte: «La sostenibilità economica di questa nuova misura è tutta da verificare specie se si tiene conto dell'impatto che avrà sul debito pubblico».

A pag. 7

Treofan a Battipaglia
L'azienda è sana ma gli indiani: «La chiudiamo»

Ai 65 lavoratori della Treofan di Battipaglia, azienda del gruppo indiano Jindal che fornisce film polipropilici ai principali gruppi alimentari italiani, è stato ufficializzato il licenziamento collettivo nonostante lo stabilimento non sia stato dichiarato in perdita.

Di Belio a pag. 12

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

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

PROVALO IN ACQUA CALDA.

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1° SERVIZIO

*Fonte dati ISTAT - Vendita di analgesici integrati (totali) anno 2016 (milioni di euro) - 2018. Gli integrati comprendono tutti gli analgesici con esclusione di quei altri analgesici, equianalgesici e di una lista di altri analgesici.



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 26 ITALIA
Sped. in A.P. 30.033/2002 conv. L. 4/2004 art. 1, c. 1 DCB/PM

NAZIONALE



Sabato 26 Gennaio 2019 • ss. Tito e Timoteo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Mossa anticrisi
WhatsApp, Instagram e Messenger insieme
Zuckerberg pensa alla superchat social
Pompetti a pag. 20



L'inchiesta Kering-Gucci guai con il Fisco «Ha evaso 1,4 miliardi»
Fransese a pag. 21



Domani sfida a CR7 Lazio, mercato caos torna Lukaku Caceres alla Juve prima del big match
Abate e Magliocchetti nello Sport



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

La proposta Calenda
Perché il fronte europeista non scalfisce i giallo-verdi

Luca Ricolfi

Così, pare che alle prossime elezioni europee la sinistra non sarà rappresentata, come al solito, dal Pd e dai suoi partiti satelliti. Al posto dei simboli di partito, sulla scheda elettorale troveremo un simbolo nuovo, che cercherà di rappresentare il campo delle forze progressiste e europeiste, unite dalla volontà di difendere il "progetto europeo", e fermare l'avanzata delle forze sovraniste e illiberali che lo starebbero mettendo a repentaglio.

L'idea di una lista unica progressista, o di un "fronte repubblicano" che fermi la "deriva populista", circola da molti mesi nel mondo della sinistra, ed ora ha ricevuto una sorta di codificazione nel manifesto che Carlo Calenda ha lanciato qualche giorno fa, raccogliendo in pochi giorni oltre 100 mila firme. Calenda è uno dei migliori politici in circolazione in Italia, e il suo manifesto è pieno di affermazioni ragionevoli e di idee interessanti, anche se - purtroppo - espresse nel consueto linguaggio legnoso dell'intelligenza di sinistra.

Tutto bene, dunque? E' una buona idea, questa di un fronte anti-populista che superi le divisioni del campo progressista? Temo di no, e vorrei spiegare perché. La prima ragione di perplessità è che, a dispetto delle intenzioni, il manifesto del fronte progressista sarà percepito come un progetto conservatore.

Continua a pag. 29

Migranti, duello pm-Salvini Di Maio per il sì al processo

►La procura: sbarcate i minori dalla Sea Watch. Il Viminale: non scende nessuno Il ministro sfida l'Olanda: li accolgano loro. M5S si schiera sul caso Diciotti

Compromesso in extremis. Russiagate: Stone fermato e rilasciato



Il presidente Usa Donald Trump annuncia l'accordo per la sospensione dello shutdown (Foto AP)

Trump: fine shutdown, ma a tempo

Anna Guaita

Al 35esimo giorno di paralisi federale, Donald Trump annuncia di aver trovato un accordo temporaneo con i democratici per sospendere lo shutdown. Nel giorno dell'arresto di Roger Stone, implicato nel Russiagate.

A pag. 14



Venezuela, pressing europeo: «Ora servono nuove elezioni»

ROMA Due presidenti che si danno dell'«usurpatore» a vicenda. Venezuela, duello in diretta tra Juan Guaidó e Nicolas Maduro. La Ue: ora servono nuove elezioni.

D'Amato e Spalla alle pag. 8 e 9

ROMA Migranti, è duello tra il ministro dell'Interno Matteo Salvini e i giudici. La procura di Catania: sbarcate i minori dalla Sea Watch. Il Viminale: non scende nessuno. Il ministro sfida l'Olanda: li accolgano loro. L'Aia replica: senza un accordo europeo non spetta a noi. Intanto, in previsione del voto sull'autorizzazione a procedere M5S si schiera: voteremo sì. **Allegri, Canettieri, Calitri e Mangani alle pag. 2, 3 e 5**

L'Anno giudiziario
Le toghe in crisi di reputazione: troppi scandali

Valentina Errante

Il richiamo a non arretrare nella difesa dei diritti umani, l'allarme per la pioggia di ricorsi in Cassazione in materia di protezione internazionale da parte dei migranti (sono aumentati del 550 per cento) la preoccupazione per i procedimenti giudiziari (ancora troppo numerosi) che coinvolgono le toghe. Sono questi i temi forti che emergono all'inaugurazione dell'anno giudiziario in Cassazione.

A pag. 7

Tav, il dossier Lega: «L'opera va fatta, lo stop costa troppo»

►Il leader del Carroccio: «Basta perdite di tempo» Ma i Cinquestelle insistono: rinvio a dopo le Europee

Alberto Gentili

Matteo Salvini sulla Tav rompe gli indugi. Dopo aver dovuto subire il mezzo "no" imposto dai 55 stelle alle trivellazioni di gas e petrolio in mare, è determinato a «imporre un po' di sì». A cominciare appunto dalla Tav, che adesso è diventata la madre di tutte le battaglie.

A pag. 13

Val d'Aosta, 7 vittime
Elicottero contro aereo strage sul ghiacciaio



Nicola a pag. 16

Il ministro decide il prof
Telefonino in aula, il divieto che aiuta a imparare meglio

Marina Valensise

Finalmente si comincia a ragionare. Alla Camera dei deputati è iniziato l'esame della proposta di legge che mira a istituire l'educazione civica come materia obbligatoria e prevede di vietare l'uso dei telefonini in classe.

Continua a pag. 29
Loiaco e Malfetano a pag. 17

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE
DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:
combatte la FEBBRE
DECONGESTIONA rapidamente e con effetto prolungato
E DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE?
PRENDI LA SCOSSA!
PROVALO IN ACQUA CALDA
SUSTENIUM PLUS
ENERGIA
1° MARCHIO

TANTI VANTAGGI PER L'ACQUARIO
Buongiorno, Acquario! Sabato, vostro giorno astrale, apre con Luna bellissima e Sole nel vostro segno, un vantaggio da sfruttare nel campo che più vi interessa. Risultati professionali-finanziari annunciati da Mercurio e da altri pianeti, praticamente tutti, che creano un caleidoscopio di sorprese anche in amore. Piacevoli occasioni costellano la vita sociale (Giove), incontri seducenti attendono chi è disponibile (Venere magnifica), Auguri!
L'oroscopo a pag. 37

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

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



LE 10 DONNE SPIA CHE HANNO FATTO LA STORIA

IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

SABATO 26 gennaio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 22 | Anno 20 - Numero 25 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, NELLA STANZA D'OSPEDALE In punto di morte rivede i suoi cani

Servizi ■ In Cronaca di Imola



BOLOGNA Maxi sequestro di cocaina Arrestata banda di albanesi

Servizi ■ In Cronaca

CAPSULE GOURMET ristora

IL COMMENTO

di BRUNO VESPA

EFFETTO BOOMERANG

MATTEO Salvini sta pensando seriamente a rinunciare all'immunità parlamentare e a farsi processare per sequestro di persona. Deciderà nei prossimi giorni e i tempi non richiedono fretta: l'aula del Senato dovrebbe pronunciarsi tra due mesi. Se Salvini lo facesse, vivrebbe da martire le ultime settimane della campagna elettorale per le Europee (si vota il 26 maggio) e il suo bacino di voti fatalmente ne trarrebbe beneficio. Toglierebbe soprattutto d'impaccio i suoi alleati del Movimento 5 Stelle: questi hanno sempre sostenuto che un parlamentare deve farsi processare senza avvalersi dell'immunità e avrebbero grandi difficoltà a sconfessarsi per proteggere un alleato. E' evidente che se Salvini dovesse invece chiedere l'immunità e dovessero mancargli in tutto o in gran parte i voti del M5s sarebbe difficile scongiurare una crisi di governo. La Costituzione prevede che pronunciandosi sull'immunità il Parlamento debba stabilire se l'interessato abbia agito «per il perseguimento di un preminente interesse pubblico».

[Segue a pagina 8]

Salvini e pm, scontro sullo sbarco

Migranti Sea Watch al largo di Siracusa. Il ministro: li denuncio

Servizi e RUFFOLO ■ Alle pagine 6 e 7

VALLE D'AOSTA SCONTRO ELICOTTERO-AEREO DA TURISMO: 5 MORTI

SCHIANTO
Maurizio Scarpelli,
l'elicotterista
fiorentino morto
sul monte Rutor



STRAGE sul GHIACCIAIO

PONCHIA, ANDREOTTI e COCCHI ■ Alle pagine 2 e 3

Il matrimonio fa bene alla salute

Gli scienziati inglesi: forma fisica migliore rispetto a uomini e donne single | DEL NINNO e DEGLI ANTONI ■ A p. 15

TONINELLI FURIOSO Su Tav e trivelle Lega e 5 Stelle rischiano il crac

COPPARI ■ A pagina 8

FINE DELLO SHUTDOWN C'è l'accordo con i democratici Trump respira

PIOLI ■ A pagina 13

IL PERSONAGGIO



«Per i francesi sono l'italiana coraggiosa»

SERAFINI ■ Alle pagine 4 e 5

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



FACEBOOK



Social, Zuckerberg volta pagina

BOLOGNINI ■ A pagina 12

LA STORIA



«Da bimbo bullizzato a modello»

BELARDETTI ■ A pagina 14

A PALAZZO DI VARIGNANA
SI FONDONO
OSPITALITÀ E AGRICOLTURA

Nasce così il nostro
Olio 100% Extravergine di Oliva.
Un Olio unico, che racconta
i sapori e i profumi della nostra terra.

Scopri sul nostro
E-COMMERCE
food.palazzodivarignana.com

Palazzo di Varignana | Via C. Masino 61/A | Varignana - BO | Tel. 051 9933998 | foodsales@palazzodivarignana.com





IL SECOLO XIX



SABATO 26 GENNAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "DSG" in Liguria. In omaggio "ITALIA OGGI" in Liguria. 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIII - NUMERO 22, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

COPPA DEL MONDO DI SCI
Paris, terzo sigillo sulla Streif
«Oltre il limite senza pensare»

COTTO / PAGINA 45



GLI SFIDANTI OLANDESI SCELGONO IL ROSA
Carolijn Brouwer, una mamma
al timone della Coppa America

POZZO / PAGINA 46



INDICE		
primo piano		pagina 2
cronache		pagina 8
economia & marittimo		pagina 14
genova		pagina 16
cinema/tv		pagina 34/35
xte		pagina 36
sport		pagina 40
meteo		pagina 47

I MAGISTRATI: DIRITTI UMANI, L'ITALIA NON ARRETRI

In Italia la nave dei migranti La Procura: sbarcare i minori

Salvini: tocca all'Olanda accogliere la Sea Watch
Caso Diciotti, M5S diviso sul processo all'alleato

La Sea Watch 3, in fuga dalla tempesta, è arrivata davanti alle coste italiane. La nave, con a bordo 47 migranti soccorsi al largo della Libia, è alla fonda davanti alle coste di Siracusa. Ma il ministro dell'Interno Salvini dice no allo sbarco: «Bandiera olandese, Ong tedesca. Aprano i porti di Rotterdam o Amburgo, in Italia posto non ce n'è». La risposta dell'Olanda è un no immediato. E il titolare del Viminale valuta la denuncia dell'equipaggio per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Cresce la tensione con la Procura per i minori di Catania, che chiede lo sbarco dei minori non accompagnati. Sul caso della nave Diciotti M5S si spacca sull'autorizzazione al processo a Salvini.

IZZO, LA MATTINA, MEDI
E UN INTERVENTO DI RAPETTO / PAGINE 6 E 7

IL COMMENTO

ANTONIO SCURATI / PAGINA 6

LA LEZIONE DI ENEA
E L'ODISSEA DI OGGI

ROLLI



Crisi Venezuela, parla il neopresidente Guaidó: «Porto il popolo in piazza, Italia e Ue mi aiutino»

«L'elezione di Maduro è illegittima, perché il voto dell'anno scorso ha violato le regole della democrazia. Come presidente dell'Assemblea Nazionale, unico organo dello stato davvero eletto liberamente dai nostri cittadini, la Costituzione mi dà il diritto di assumere la carica di presidente ad in-

terim, per convocare entro trenta giorni nuove elezioni legali». Juan Guaidó (nella foto Afp) racconta in questa intervista come, in mezza giornata, il 23 gennaio scorso, è diventato presidente del Venezuela. E, soprattutto, cosa intende fare ora.

L'INVIATO MASTROLILLI / PAGINA 9

IL CASO

Francesco Semprini / NEW YORK

Usa, fine della serrata
dopo 35 giorni

L'ARTICOLO / PAGINA 8

EMESSE OBBLIGAZIONI PER 2 MILIARDI GARANTITE DALLO STATO

Sul mercato i bond Carige Ora il piano per la vendita

Carige ha emesso ieri due tranches di obbligazioni, per complessivi 2 miliardi, garantite dallo Stato. Il decreto prevede la copertura pubblica su bond sino a 3 miliardi, con l'obiettivo di assicurare a Carige la liquidità

necessaria. I commissari intanto lavorano al piano industriale che contiene «cambiamenti importanti» dell'asset, «dal business, al modo di fare business, alla tecnologia».

G. FERRARI / PAGINA 5



VALLE D'AOSTA, SCHIANTO
TRA UN ELISKI E UN AEREO
5 MORTI E 2 DISPERSI

MARTINET / PAGINA 13

CANTIERI FINO AL 2021. POI LA NUOVA MAXI DIGA

Un miliardo per il porto Genova disegna il futuro

Dopo il crollo del Morandi, Genova vuole cambiare volto e per farlo punta un miliardo sul suo porto. Ieri sono caduti i veli sul piano di sviluppo che prevede cantieri per gli accessi alle banchine, i cantieri navali, la nuova

maxi diga, l'ampliamento dell'aeroporto. Già disponibili 449 milioni grazie al decreto Genova e alla manovra. Si cercano investitori privati. COLUCCIA, DELL'ANTICO, GALLOTTI E MENDUNI / PAGINE 2-3 E 16-17

LAVORI EDILI

PICCOLA E AFFIDABILE DITTA
EDILE ITALIANA DI LA SPEZIA,
ESEGUO RISTRUTTURAZIONI
DI APPARTAMENTI,
FONDI TERRANEI.
MASSIME REFERENZE.
DISPONIBILI PER
SOPRALLUOGHI
E PREVENTIVI GRATUITI
PER INFORMAZIONI
348 522 08 09

BUONGIORNO

Domani è il Giorno della Memoria, data in cui si rievoca lo sterminio degli ebrei in Europa negli anni Trenta e Quaranta del secolo scorso. La necessità della memoria deriva soprattutto dal motivo che subito dopo la guerra si preferì dimenticare. I reduci del lager non volevano parlare, gli altri non volevano sentire. Molto tempo dopo, Raymond Aron (gigantesco filosofo francese) avrebbe raccontato di una conversazione con Jean-Paul Sartre, era la fine del 1945, in cui si chiedevano perché non fosse uscito un solo articolo di giornale a celebrare il ritorno dei sopravvissuti nella comunità francese. Ma la Francia - con cui ci randelliamo spesso forse perché ci rassomigliamo molto - era troppo impegnata a glorificare la sua eroica resistenza, per renderla un fatto nazionale anziché, com'era, residuale. Fu proprio Sartre

L'élite dei mediocri

MATTIA FELTRI

(novembre 1946, Riflessioni sulla questione ebraica) a riarmare la voce: «Esiste un orgoglio appassionato dei mediocri e l'antisemitismo è un tentativo di valorizzare la mediocrità in quanto tale, di creare l'élite dei mediocri». L'antisemitismo, e la conseguente Shoah, non partivano soltanto da alibi pseudoscientifici, ma soprattutto da pulsioni sociali, dalla rabbia degli ultimi che cercavano qualcuno da abbassare sotto di sé, non sapendo elevarsi. Il razzista, proseguì Sartre, è un uomo che ha paura della sua vita, della sua libertà, della sua responsabilità, del mondo che cambia, non vuole meritare niente e pensa che tutto gli sia dovuto per nascita, «e l'ebreo qui è solo un pretesto: altrove ci si servirà del negro e del giallo». Questo, nel Giorno della Memoria, è giusto ricordare. —

DentalOne
Studio Odontoiatrico
LA SALUTE DEL SORRISO

Genova - Via de' Moratti 9 - Spazio 177
Tel. 010 5388211 - www.dentalone.it
Genova San Protasio - Via Aldo Moro 15/7
Tel. 010 538017

www.dentalone.it
Dott. Vittorio Magnano
Odontoiatria Implantologia Rigenerazione Cinesica





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Fattura elettronica
Possibile inviare una copia cartacea di cortesia senza valore fiscale

Sanatorie
Rottamazione-ter: per i ripescati saldo accelerato in tre anni



Mastromatteo e Poinelli
— a pagina 16

Lovecchio
— a pagina 15



FTSE MIB 19810,52 +1,26% | SPREAD BUND 10Y 246,60 -0,50 | €/S 1,1346 +0,04% | BRENT DTD 61,99 +0,73% | Indici&Numeri → PAGINE 22-25

Tav e trivelle, alta tensione nel Governo

LEGA E MSS

Contro-dossier di Salvini sulla Torino-Lione: «Va fatta? Conte: «Ma è ancora attuale?»

Costa: «Io non firmerò nulla» Iter a rischio anche per attività ai di fuori della moratoria

Giornale chiuso in redazione alle ore 22

«La Tav va fatta: sono maggiori i costi per sospenderla rispetto a ultimarla». Salvini ribadisce il sì alla Torino-Lione, citando un dossier steso da tecnici del ministero dei Trasporti ed esperti francesi. La replica di Conte: «Dopo vent'anni valutazioni ancora attuali». Cresce nella maggioranza la tensione anche sull'energia, con un braccio di ferro sulle trivelle. Il ministro Costa: «Io non firmerò nulla». Iter a rischio per le estrazioni fuori della moratoria. **Fiammeri, Perrone, Santilli e Fotna** — a pag. 3

Dalle nomine all'autonomia lo sconto è generalizzato

1 INCARICHI
Inps, Consob, Invitalia e Snam: sulle nomine è ancora stallo

2 CREDITO
Sul futuro di Mps e Carige le posizioni sono contrapposte

3 REGIONI
Le competenze sull'Ambiente ritardano l'ok alle autonomie

— a pagina 3

PANORAMA

CASSAZIONE

Anno giudiziario, +500% i ricorsi dei richiedenti asilo

Un forte richiamo a non arretrare nella difesa dei diritti umani, con la sottolineatura dell'aumento del 52,4% dei ricorsi dei migranti in Cassazione, è stato lanciato dal Primo Presidente della Suprema Corte, Giovanni Mammonè, nel suo intervento per l'inaugurazione dell'anno giudiziario alla presenza del presidente della Repubblica Sergio Mattarella. «Dobbiamo evitare - ribadisce con forza Mammonè - ogni regressione in materia di diritti umani». — a pagina 6

FISCO

Kering, contestata evasione per 1,4 miliardi in Italia

Il Nucleo di polizia economico finanziaria della Gdf di Milano ha contestato al gruppo del lusso francese Kering, che possiede il marchio Gucci, una presunta evasione fiscale da circa 1,4 miliardi di euro. La cifra contestata corrisponde agli anni dal 2011 al 2017. — a pagina 16

PRIVATE EQUITY

Abbigliamento per il ciclismo, il 40% di Castelli al fondo Equinox (Mancuso)

— a pagina 9

IMMOBILIARE

Fininvest vende Milano 4 a Orion per 20 milioni

Silvio Berlusconi dà l'addio definitivo al mattone. Fininvest RE vende il progetto Milano 4 al fondo Orion per 20 milioni di euro. Fininvest ha un doppio vantaggio: fa cassa ed esce dall'immobiliare per concentrarsi sulle attività centrali del gruppo del biscione. — a pagina 11

Sud, per chi assume l'incentivo raddoppia

IL DECRETO IN ARRIVO

Per le imprese reddito di cittadinanza cumulabile con la decontribuzione

Doppio incentivo per le imprese che assumono disoccupati al Sud. Oltre alle mensilità (da 5 a 18) di reddito di cittadinanza, il datore di lavoro potrà contare anche sul bonus Sud, appena prorogato dalla legge di bilancio per il 2019 e 2020. Si tratta di uno sgravio al 100%, fino cioè a 8.060 euro annui (finanziato con fondi europei per 500 milioni l'anno per i prossimi due anni) a vantaggio dell'azienda che assume a tempo indeterminato under35, o lavoratori senior senza un impiego da almeno sei mesi. **Rogari e Tucci** — a pag. 4

REDDITO E QUOTA 100

UNA CERTEZZA: LA CORSA AL POSTO STATALE

Sono due le certezze del decreto su reddito di cittadinanza e quota 100: ci sarà una corsa contro il tempo per assumere i somili navigator che dovranno aiutare chi cerca un lavoro a trovarlo; ci sarà una sostituzione automatica del personale pubblico che deciderà di ricorrere al prepensionamento stimata in circa 70mila unità. **Contraffè** a pagina 4

DL SEMPLIFICAZIONI

Raffica di esenzioni dalla web tax: tlc, pagamenti, software e Consip

Fotna e Mobili — a pag. 2

STATI UNITI



Accordo temporaneo. Dal Rose Garden della Casa Bianca il presidente statunitense ha annunciato la riapertura del governo federale ma solo fino al 15 febbraio

Caos e disagi, Trump sospende lo shutdown

Riccardo Barlaam — a pag. 13

Vodafone, stop agli impianti Huawei

TLC

L'operatore interrompe gli acquisti di sistemi per le nuove reti 5G

Nuovi problemi per Huawei: Vodafone annuncia di aver interrotto, seppur in via temporanea, gli acquisti di alcuni componenti

tecnologici realizzati dal gruppo cinese. In particolare, Vodafone sospenderà gli acquisti di dispositivi Huawei da utilizzare nella parte core delle nuove reti 5G che stanno per essere lanciate in tutta Europa, dato che alcuni governi potrebbero decidere di vietare l'utilizzo dei prodotti della società cinese che non rispetterebbero gli standard di sicurezza. **Degli Innocenti** — a pag. 14

CON BREXIT LA SEDE LASCIA LONDRA

Moavero a sostegno di Milano per il Tribunale Ue dei brevetti

Laura Cavestri — a pag. 7

IL MERCATO

Le Borse nella spirale di governi e banche centrali

Il 2018 è stato un anno nero per le Borse (-7% l'indice Usa, -14% Eurozona, -23% Cina), ma un anno record per gli utili: +23% negli Usa, +17% Eurozona, +28% Cina. Poi, a inizio 2019, pur a fronte di un mercato rallentamento delle economie, le Borse si sono messe a correre. **— Continua a pagina 12**

di **Alessandro Penati**

2 miliardi

Valore nominale in euro dei due bond emessi ieri da Carige quotati sul mercato telematico delle obbligazioni

Obbligazioni
Via libera ai bond di Carige con la garanzia dello Stato

Raoul de Forcade — a pag. 9

NPL

Un maxi piano della Sga per i crediti semi-deteriorati

di **Luca Davi e Carlo Festa**

È pronto uno schema sponsorizzato dalla Sga per aiutare le banche italiane a liberarsi dal fardello dei crediti semi-deteriorati (ovvero le inadempienze probabili) e al tempo stesso per agevolare il recupero delle imprese coinvolte. A quanto risulta al Sole 24 Ore, il dossier è sul tavolo della società controllata dal Tesoro. — a pagina 9

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA



Quanto è moderna l'alta moda, Parigi fa sfilare stile e inclusione

La haute couture può essere moderna? Che valore ha oggi l'espressione di una cultura di elite in via di estinzione, ma è anche un meraviglioso anacronismo che urta con il presente e con il marketing aggressivo. Le sfilate dell'alta moda appena concluse a Parigi confermano di rimanere il momento dell'emozione e della creatività capaci di affrontare temi modernissimi. **Angelo Fiaccento** — a pag. 20

CIBUS CONNECT
EXPO • SOURCING • CONFERENCE
International Food Exhibition

PARMA.10|11 APRILE.2019

WELCOME TO FOODLAND

www.cibus.it • Follow CIBUS: [social icons]





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CAPSULE GOURMET **ristora**

Sabato 26 gennaio 2019 € 1,20

Ss. Tito e Timoteo
Anno LXXV - Numero 25

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

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

IL TEMPO di Osho



"Conoscemo qualcuno
pe entrà ar Privè?"

La deputata grillina vuole la tribuna autorità alla cerimonia per la Shoah

Com'è casta la cittadina Ruocco

«Vero che mi date il posto vip?»

Fondato → a pagina 6

I Carabinieri ora rischiano il crac

Chiesto un risarcimento di 66 milioni da un siciliano marcito 22 anni in carcere da innocente
Torturato dai militari, confessò un delitto non suo. I giudici: «Chieda i danni all'Arma». L'ha fatto

«L'Isola dei famosi» nuovo flop di Mediaset Ascotti più giù che mai. Battuta da una suora



Le sorelle Mihajlovic non tirano

Caterini → a pagina 24

■ Ha trascorso ingiustamente 22 anni in carcere perché accusato della strage di Alcamo. Giuseppe Gulotta ex muratore di Certaldo (Firenze), è stato vittima di uno degli errori giudiziari più gravi della storia della Repubblica. I legali dell'uomo hanno preparato una richiesta di risarcimento pari a 66.247.839,20 euro.

Mariani → a pagina 3

Indagine anche sui minori a bordo Caos Sea Watch Matteo Salvini denuncia l'Ong

Antonelli → a pagina 5

Un ministro nel palloncino Il fiasco a cinque stelle degli etilometri di Toninelli

Mineo → a pagina 7

Mezzi flambé a Vigna Murata e Eur Il 2019 fiammante di Atac Altri due autobus a fuoco

Mancinelli → a pagina 21

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

Confezionamento: 1 pacco settimanale (7 giorni) di 10 bustine.
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
ENERGIA

PROVALO
IN ACQUA CALDA

1
SERVIZIO

* Senza glutine, senza lattosio, senza coloranti, senza conservanti, senza aromi, senza parabeni, senza oppioidi, senza alcool, senza stabilizzanti e di uso sicuro in tutte le fasce.

**Grillini al bivio
tra forza e realtà**

Nunzia De Girolamo

→ a pagina 2

Buona TV a tutti

**Celentano
non «buca»**

di Maurizio Costanzo

→ a pagina 23

**Il doppio ex Zoff sul big match
«Juventus marziana
ma la Lazio può farcela»**

Fiorotti

→ a pagina 26

Sabato 26 Gennaio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 22 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta indicabile con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,50

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



DI SEMPLIFICAZIONI11
Pmi, accesso al fondo garanzia precluso dai reati del manager
Ceriano a pag. 28

DI SEMPLIFICAZIONI12
Valore legale a dati e clausole caricati sulla blockchain
Chiarello a pag. 29

GUARDIA DI FINANZA
Gucci, contestati 1,4 miliardi di imposte non versate
Bartelli a pag. 30

DECRETONE
Se finiscono le risorse finisce anche il reddito di cittadinanza
Cirio a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Decreto semplificazioni - Gli emendamenti approvati dalle commissioni al Senato
E-fattura - Il chiarimento delle Entrate sul rilascio in pdf
Ambasciate e consolati - La circolare delle Entrate sui servizi fiscali

I gilet giallo-verdi sono il male minore. Quelli gialli invece potrebbero far saltare il banco
Riccardo Ruggeri a pag. 5

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Precompilata, via le sanzioni

Cancellata la responsabilità dei Caf e dei commercialisti per la maggiore imposta dovuta dai contribuenti in caso di errori sul modello 730 online

Sparisce la responsabilità degli intermediari per la maggiore imposta dovuta dai contribuenti in caso di errori sul 730. Caf e professionisti resteranno responsabili solo della sanzione. Sanzioni da 250 a 2.500 euro per Caf e professionisti che appongono visti di conformità infedeli sulle dichiarazioni dei redditi. E quanto prevedono alcuni emendamenti approvati al decreto semplificazioni in commissione al Senato.

Strappa a pag. 27

La Merkel è favorevole a dilazionare la Brexit



A Berlino e a Parigi si sta facendo strada l'ipotesi di rinviare la Brexit oltre il 29 marzo. La prima a parlarne è stata Nathalie Loiseau, ministro francese per gli Affari Ue, seguita dal ministro dell'Economia tedesco, Peter Altmaier, fedelissimo di Angela Merkel. La paura è per gli effetti di Brexit sull'economia, specie per quella tedesca. Le tariffe doganali che entrerebbero in vigore in caso di hard Brexit, solo per gli esportatori di auto tedesche potrebbero comportare maggiori oneri per circa 2 miliardi di euro l'anno. Non solo. In Germania più di 750 mila posti di lavoro dipendono dalle esportazioni verso la Gran Bretagna, posti che diventerebbero a rischio a partire dal 29 marzo in caso di Brexit senza accordo con l'Ue.

Oldani a pag. 7

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Che effetto ha fatto e fa la Settimana della memoria per ricordare la Shoah proprio nel momento in cui il mondo è avvolto dall'incertezza e da rigurgiti di razzismo? Che sentimenti, che pensieri, che preoccupazioni hanno suscitato le celebrazioni e i film andati in onda su tutti i canali e in particolare il docufilm di Rai 1 I figli del destino, con al centro il racconto crudo e sereno al tempo stesso della senatrice a vita Liliana Segre? Potrebbe risultare azzardato o fuori luogo connettere quelle vicende tragiche all'attuale momento del mondo, ma non è così. Ci sono almeno due connessioni che non possono essere ignorate e che portano in gioco, anche per capire la crisi del mondo e in particolare dell'Europa, due Paesi che ebbero un ruolo sia pure profondamente diverso, come la Germania nazista e la Svizzera rifugio

continua a pag. 2

DIRITTO & ROVESCIO

Debbono essere brillati gli occhi al giornalista del grande quotidiano nazionale quando ha visto le foto di un corazziere nero che era ad accogliere gli ospiti del capo dello stato, tra cui anche Salvinì, al Colle, nel Giorno della memoria contro il razzismo. Il giornalista sarà corso, eccitato, dai suoi superiori per segnalare la botte preparata dal presidente Sergio Mattarella contro Salvinì. Il redattore col fiato è stato subito accenduto con encomio. La foto del corazziere nero è infatti finita in terza pagina. Peccato che tutta la filiera del giornale non sapeva che il primo e, per il momento, anche unico senatore nero italiano, Tony Ivobì (nella foto) è un laghiata che, nelle ultime elezioni, è stato eletto a Bergamo con il 48,47% dei voti. Razzisti antirazzisti.



Tony Ivobì



SELF SERVICE
I francesi ricorrono sempre più al divorzio senza i giudici
Ratti a pag. 14

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

* Esclusivamente per la Repubblica fino a esaurimento copie in abbonamento ordinario e "L'ESPRESSO" MAX a euro 7,200. Con guida al divorzio (senza) a € 0,90 in più. Con guida "La legge di Salvini 2018" a € 0,90 in più con guida di nuovi regimi (art. 1) a € 0,90 in più.

1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/II)



LE 10 DONNE SPIA CHE HANNO FATTO LA STORIA

IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

SABATO 26 GENNAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbonamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 25 | Anno 20 - Numero 25 | www.lanazione.it



AREZZO, EVITATA UNA TRAGEDIA SOTTO GLI OCCHI DEI BAMBINI Malore davanti alla scuola Salvato dall'autista eroe



D'ASCOLI ■ A pagina 20

CAPSULE GOURMET ristora

IL COMMENTO

di BRUNO VESPA

EFFETTO BOOMERANG

MATTEO Salvini sta pensando seriamente a rinunciare all'immunità parlamentare e a farsi processare per sequestro di persona. Deciderà nei prossimi giorni e i tempi non richiedono fretta: l'aula del Senato dovrebbe pronunciarsi tra due mesi. Se Salvini lo facesse, vivrebbe da martire le ultime settimane della campagna elettorale per le Europee (si vota il 26 maggio) e il suo bacino di voti fatalmente ne trarrebbe beneficio. Toglierebbe soprattutto d'impaccio i suoi alleati del Movimento 5 Stelle: questi hanno sempre sostenuto che un parlamentare deve farsi processare senza avvalersi dell'immunità e avrebbero grandi difficoltà a sconfessarsi per proteggere un alleato. È evidente che se Salvini dovesse invece chiedere l'immunità e dovessero mancargli in tutto o in gran parte i voti del M5s sarebbe difficile scongiurare una crisi di governo. La Costituzione prevede che pronunciandosi sull'immunità il Parlamento debba stabilire se l'interessato abbia agito «per il perseguimento di un preminente interesse pubblico».

[Segue a pagina 8]

Salvini e pm, scontro sullo sbarco

Migranti Sea Watch al largo di Siracusa. Il ministro: li denuncio

Servizi e RUFFOLO ■ Alle pagine 6 e 7

VALLE D'AOSTA SCONTRO ELICOTTERO-AEREO DA TURISMO: 5 MORTI

SCHIANTO
Maurizio Scarpelli,
l'elicotterista
fiorentino morto
sul monte Rutor



STRAGE sul GHIACCIAIO

PONCHIA, ANDREOTTI e COCCHI ■ Alle pagine 2 e 3

Il matrimonio fa bene alla salute

Gli scienziati inglesi: forma fisica migliore rispetto a uomini e donne single | DEL NINNO e DEGLI ANTONI ■ A p. 15

TONINELLI FURIOSO

Su Tav e trivelle
Lega e 5 Stelle
rischiano il crac

COPPARI ■ A pagina 8

FINE DELLO SHUTDOWN

C'è l'accordo
con i democratici
Trump respira

PIOLI ■ A pagina 13

IL PERSONAGGIO



«Per i francesi
sono l'italiana
coraggiosa»

SERAFINI ■ Alle pagine 4 e 5



Loreto (AN)
www.menghishoes.com

FACEBOOK



**Social,
Zuckerberg
volta pagina**

BOLOGNINI ■ A pagina 12

LA STORIA



«Da bimbo
bullizzato
a modello»

BELARDETTI ■ A pagina 14

A PALAZZO DI VARIGNANA
SI FONDONO
OSPITALITÀ E AGRICOLTURA

Nasce così il nostro
Olio 100% Extravergine di Oliva.
Un Olio unico, che racconta
i sapori e i profumi della nostra terra.

Scopri sul nostro
E-COMMERCE
food.palazzodivarignana.com

Palazzo di Varignana | Via C. Masino 61/A, Varignana - (BO) | Tel. 051 19933998 | foodsales@palazzodivarignana.com



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Rclub

Sogni in passerella

Percorsi della moda: trionfa lo stile onirico (e la voglia di normalità)

SERENA TIBALDI, all'interno

Il pm: fate sbarcare i minorenni Ma Salvini blocca la Sea Watch

I vicepremier contro l'Olanda. Caso Diciotti: M5S verso il sì al processo per il leader leghista

Il commento

**ECCO PERCHÉ
NON ESISTE
IL PORTO CHIUSO**

Armando Spataro

Vorrei provare a spiegare le ragioni per cui non è ammissibile che il governo italiano dica «porti chiusi» alle navi che trasportano migranti, neppure per convincere un'Europa riluttante a varare politiche condivise. La vicenda della Diciotti (con la richiesta di autorizzazione a procedere per sequestro di persona aggravato contro il ministro Salvini inoltrata al Senato dal Tribunale dei ministri di Catania) e l'appello della Sea Watch per poter approdare in un porto sicuro italiano e sbarcare i naufraghi consentono una riflessione sul regime giuridico del soccorso in mare, sugli obblighi cui gli Stati sono tenuti e sui limiti all'esercizio della discrezionalità politica che non può certo essere sottratta al controllo di legalità. Preciudendo dall'esame del diritto d'asilo previsto, tra l'altro, dalla Dichiarazione universale dei diritti dell'Uomo del dicembre del '48 e dalla nostra Costituzione, va sintetizzata la sequenza procedurale prevista, oltre che dalla normativa nazionale e dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare del 1982, da varie altre convenzioni internazionali.

continua a pagina 23 >

Altan

RINUNCIARE ALL'IMMUNITÀ?
COME DICIAMO A MILANO:
"ACCA' NISCIUNO È FESSO."



ALTAN

L'inchiesta

**Dove sono i nuovi posti di lavoro
al Nord servono tecnici e saldatori**

ROBERTO RHO, pagina 6

La procura di Catania ha chiesto ai ministri Salvini e Toninelli di far sbarcare i tredici minori a bordo della Sea Watch 3, ferma in acque italiane a largo di Siracusa. Matteo Salvini invece mantiene il blocco. Lui e Di Maio hanno dichiarato che l'Olanda deve farsi carico dei 47 migranti, poiché la nave dell'Ong batte bandiera di quel Paese. Intanto ieri vertice segreto tra i vicepremier sul caso Diciotti. I Cinquestelle potrebbero dire sì al processo del leader leghista, che ha detto di non temere il giudizio.

CUZZOCREA, PALAZZOLO, TONACCI e ZINITI, pagine 2, 3 e 4

Intervista a



Roberto Fico
"Al Sisi ha mentito solo lui può darci la verità sulla fine di Giulio Regeni"

"Ricordo anche a Salvini che oggi non si può avere fiducia nell'Egitto, dove i diritti umani non vengono rispettati"

BONINI e FOSCHINI, pagina 5



**MICHELA MARZANO
IDDA**

Un appassionato romanzo sull'identità, la memoria, la potenza carsica delle relazioni.

Tragedia in Val d'Aosta

**Elicottero e aereo si scontrano
sul ghiacciaio: cinque morti,
due feriti e due dispersi**

SARAH MARTINENGI e CARLOTTA ROCCL, pagina 14

Si è arresa dopo 19 mesi

**Piazza San Carlo, addio
alla donna rimasta paralizzata
"Spero che il mio dolore serva"**

FEDERICA CRAVERO e MAURIZIO CROSETTI, pagina 15



LE IDEE

**SALVIAMO
CASA EUROPA
DAL FUOCO**

Pubblichiamo l'appello dei patrioti europei contro populismo e sovranismo promosso dal filosofo francese Bernard-Henry Lévy in vista delle elezioni di maggio. Tra i firmatari Eugenio Scalfari, Roberto Saviano, David Grossman, Milan Kundera, Salman Rushdie, Mario Vargas Llosa, Orhan Pamuk.

pagina 22

ROGER STONE

**L'amico di Trump
finisce agli arresti:
il Russiagate bussa
alla Casa Bianca**

Anna Lombardi



È l'uomo che per primo incoraggiò The Donald a correre per la presidenza degli Stati Uniti, il Roger Stone arrestato in Florida dall'Fbi.

pagina 10

**IL TATUAGGIO
DEL FALSARIO**

Vittorio Zucconi

Dopo mezzo secolo di disonorata carriera Roger Stone arriva all'incriminazione per il lavoro di disinformazione svolto per Trump.

pagina 10

**IL MITO DI ROMA
TRA IL SANGUE
E LA RELIGIONE**

Corrado Augias

Il mito di Roma nasce da una lotta fratricida dove si mescolano amore, paura, oscure pulsioni di morte. È straordinario quanto il gesto iniziale dell'antica capitale assomigli a quello del genere umano, segnato anch'esso da un fratricidio: Caino e Abele, Romolo e Remo. Con *Il primo re* il regista Matteo Rovere ha racchiuso tutto nelle due ore di un film sorprendente.

pagina 17

SABATO

26
01
19

ANNO 44

N° 22

In Italia
€2,00
con D

Roma

Min 1°C
Max 10°C

Milano

Min -4°C
Max 6°C

ROBINSON
Domani il concerto-evento

con
LIBRO
Biblioteca
del Mondo
€11,90

Prezzi di vendita
all'estero:
Austria, Germania
€ 2,20 - Belgio,
Francia, Italia,
Canada,
Lussemburgo,
Monaco F., Grecia,
Italia, Olanda,
Svezia € 2,50 -
Croazia
€N 2,9 - Spagna
Unito (DIP 2,20) -
Svezia CHF 3,20

Ute Lemper "Porto in Italia un concerto di canzoni ebraiche"

INTERVISTA DI SANDRO CAPPELLETTI — PP. 26-27

Tti Aramburu e il prof che vuole ritrovare la bellezza della vita

FERNANDO ARAMBURU — NELL'INSERTO DI 12 PAGINE



Esercizi di stile Testa a posto: i capelli fanno parte dello show

ROSELINA SALEMI — P. 31



LA STAMPA

SABATO 26 GENNAIO 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € | ANNO 153 | N. 25 | 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

G.N.

VENEZUELA, FRANCIA E GERMANIA: LUI O ELEZIONI. ROMA NON PRENDE POSIZIONE

Guaidó: "L'Italia e l'Ue ci aiutino"

Intervista al presidente che sfida Maduro: spero intervenga il Papa, andrò a parlare con i militari

PAOLO MASTROLILLI
INVIATO A CARACAS

L'invito arriva quasi clandestino, con un messaggio su WhatsApp: «Ci vediamo alle undici nella Plaza Bolívar di Chacao. È prevista la presenza del presidente incaricato Juan Guaidó».

ALLE PAGINE 2 E 3



Quando la repressione non ottiene risultati, cerca il finto dialogo: non vedrò l'usurpatore

Ho chiesto agli Usa di non andarsene. Senza transizione, denunciate il regime

DICIOTTI E SEA WATCH

Scudo a Salvini Di Maio per il sì Il M5S si spacca

Il M5S si divide sul caso Diciotti. Di Maio pronto a salvare Salvini. Il ministro dell'Interno denuncia la Ong. Intanto la Sea Watch è arrivata in rada nel Siracusano. La procura: «Fate sbarcare i minori».

ALBANESE, LA MATTINA, SCOPPA E SORGI — P. 6-7

LA LEZIONE DI ENEA

NON NEGARE L'OSPITALITÀ DELLA SABBIA

ANTONIO SCURATI

Siamo ancora umani? Umanità. Significa ancora qualcosa questa parola alle nostre latitudini europee, di questi tempi, in questo inverno arido e breve?

«In pochi a nuoto arrivammo qui sulle vostre spiagge. Ma che razza di uomini è questa? Quale patria permette un costume così barbaro, che ci nega perfino l'ospitalità della sabbia; che ci dichiara guerra e ci vieta di posarci sulla vicina terra? Se non nel genere umano e nella fraternità tra le braccia mortali, credete almeno negli Dei, memori del giusto e dell'ingiusto».

CONTINUA A PAGINA 25

Valle d'Aosta, schianto in volo per la passione dell'eliski



Cinque morti e due dispersi per lo scontro tra un elicottero e un piper sul ghiacciaio del Rutor. Tra le vittime Frank Hessler, la guida alpina tedesca (nella foto)

MARTINIKI — PP. 12-13

BUONGIORNO

Domani è il Giorno della Memoria, data in cui si rievoca lo sterminio degli ebrei in Europa negli anni Trenta e Quaranta del secolo scorso. La necessità della memoria deriva soprattutto dal motivo che subito dopo la guerra si preferì dimenticare. I reduci del lager non volevano parlare, gli altri non volevano sentire. Molto tempo dopo, Raymond Aron (gigantesco filosofo francese) avrebbe raccontato di una conversazione con Jean-Paul Sartre, era la fine del 1945, in cui si chiedevano perché non fosse uscito un solo articolo di giornale a celebrare il ritorno dei sopravvissuti nella comunità francese. Ma la Francia - con cui ci rinfacciamo spesso forse perché ci rassomigliamo molto - era troppo impegnata a glorificare la sua eroica resistenza, per renderla un fatto nazionale anziché, com'era, residuale.

L'élite dei mediocri

MATTIA FELTRI

Fu proprio Sartre (novembre 1946, Riflessioni sulla questione ebraica) a riarmare la voce: «Esiste un orgoglio appassionato dei mediocri e l'antisemitismo è un tentativo di valorizzare la mediocrità in quanto tale, di creare l'élite dei mediocri». L'antisemitismo, e la conseguente Shoah, non partivano soltanto da alibi pseudoscientifici, ma soprattutto da pulsioni sociali, dalla rabbia degli ultimi che cercavano qualcuno da abbassare sotto di sé, non sapendo elevarsi. Il razzista, prosegue Sartre, è un uomo che ha paura della sua vita, della sua libertà, della sua responsabilità, del mondo che cambia, non vuole meritare niente e pensa che tutto gli sia dovuto per nascita, «e l'ebreo qui è solo un pretesto: altrove ci si servirà del negro e del giallo». Questo, nel Giorno della Memoria, è giusto ricordare. —

STAMPA PLUS ST+

USA

FRANCESCO SEMPRINI

Trump incassa la fine della serrata L'Fbi arresta Stone

P. 14



TORINO

LEGATO, POLETTO E ROSSI

Marisa, la seconda vittima della notte folle di piazza San Carlo

PP. 10-11



LE STORIE

ANDREA PARODI

Fiction e tradizione Nelle Valli di Lanzo si "uccide" gennaio

P. 36

ISOTTA CAROSSO

Alba, così l'ultimo cesteajo di Langa diffonde la sua arte

P. 36



Salumi per Tradizione. Qualità per Passione

www.briziosalumi.com




Premio Morningstar
Miglior Società Multi Asset
2014 - 2015 - 2016
2017

**TELECOM COSÌ ELLIOTT
VA AL CONTRATTACCO** **ALLONS ENFANTS ECCO
I LEGIONARI D'ITALIA**

www.milanofinanza.it

MILANO FINANZA

MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classificatori*



Premio Morningstar
Miglior Società Multi Asset
2014 - 2015 - 2016
2017

€ 4,20 Sabato 26 Gennaio 2019 Anno XXX - Numero 019 Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 6026/DCB Milano

PREVISIONI *Da Solomon di Goldman Sachs a Dimon di Jp Morgan, a Messina di Intesa Sanpaolo Dal Nobel Spence a top manager come Starace e Greco e molti altri protagonisti*

Tartaruga o cavallo?

*Come andrà l'economia del mondo?
E per i vostri soldi, quale futuro?
Ecco le risposte da Davos*



ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Che effetto ha fatto e fa la Settimana della memoria per ricordare la Shoah proprio nel momento in cui il mondo è avvolto dall'incertezza e da rigurgiti di razzismo? Che sentimenti, che pensieri, che preoccupazioni hanno suscitato le celebrazioni e i film andati in onda su tutti i canali e in particolare il docufilm di Rai 1 *I figli del destino*, con al centro il racconto crudo e sereno al tempo stesso della senatrice a vita Liliana Segre?

Potrebbe risultare azzardato o fuori luogo connettere quelle vicende tragiche all'attuale momento del mondo, ma non è così. Ci sono almeno due connessioni che non possono essere ignorate e che portano in gioco, anche per capire la crisi del mondo e in particolare dell'Europa, due Paesi che ebbero un ruolo sia pure profondamente diverso, come la Germania nazista e la Svizzera rifugio degli ebrei

BPER-UNIPOL
Tutti gli uomini
della via Emilia

NUOVA PREVIDENZA
Le combinazioni per
anticipare la pensione

Superdividendi Chi rende dal 5 al 10%



immagine pubblicitaria © 2019 J&F Adv

1909 - 2019 Chiamala ancora Banca

Non volevo
sentirmi solo
un numero

**DA 110 ANNI
UN CLIENTE È PER
NOI IL CLIENTE**

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

 **Banco Desio**

Università, inaugura il Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica

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

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

Scegli il **Prestito Crediper Premium**
REALIZZA i tuoi sogni oggi e VINCI l'auto di domani!

RAVENNA TODAY Cronaca



Università, inaugura il Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica

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

Redazione
#RAVENNA2019-2020

I più letti di oggi

- 1 **Troglia sulla strada: scandalo con bambini e grande voce di strada, meno l'attuale**
- 2 **Scano a pagamento al posto della filigrana: esponentato contro messaggi**
- 3 **Tutto esaurito in sala per Franco Marescotti, ma la nonna si presenta, l'attesa: "Cado dalle nuvole"**
- 4 **Offerta di lavoro: la Provincia assume a tempo pieno e indeterminato**

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

L'evento inaugurale si terrà venerdì 1 febbraio alle 15 nella Sala Cavalcoli della




UNIVERSITÀ | Inaugura il master in Diritto marittimo

Venerdì 1 febbraio alle 15 la sala Cavalcoli della Camera di commercio di Ravenna ospita l'inaugurazione del master in Diritto marittimo, portuale e della logistica, organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna - Campus di Ravenna e diretto dalla professoressa Greta Tellarini, in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale e con il patrocinio di **Assoporti** e di Confetra. Il master prevede 200 ore di didattica frontale e 500 ore di stage e rappresenta attualmente un unicum in Italia in ambito di formazione post lauream. Sarà la tavola rotonda «Porti: pubblico o privato», moderata da Angelo Scorza, direttore responsabile del magazine online Ship2Shore, con le conclusioni del professor Stefano Zunarelli, ordinario di diritto della Navigazione dell'Università di Bologna, ad aprire la prima edizione del master. L'evento costituisce un momento importante perché afferma la centralità del porto di Ravenna nel panorama nazionale e riunisce per la prima volta a Ravenna i presidenti delle diverse Autorità di sistema portuale italiane.

The image shows a page from the newspaper 'Cronaca Ravenna'. The main headline is 'Locali e limiti acustici, in arrivo linee guida'. Other visible headlines include 'CENTRO | Costantini: «Appello alla responsabilità di tutti»', 'LITORALE | Iniziativa i lavori nella zona sud a difesa di spiaggia e pineta', and 'LIDIO DI DANTE, IL COMITATO CITTADINO: «E ora rilanciamo il paese in vista dell'estate»'. The page contains several columns of text and small photographs.

Rixi, nuova legge per l' imbarco dei marittimi italiani

L' attuale norma è superata, armatori trovano un accordo

"Stiamo lavorando ad una nuova legge sull' impiego dei marittimi italiani a bordo, quella che abbiamo oggi è superata". Lo ha dichiarato, alla trasmissione Transport in onda su Telenord, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti con delega ai Porti Edoardo Rixi. Augurandosi che "su questo tema, Grimaldi e Onorato trovino un punto di mediazione per collaborare", l' esponente leghista ha chiarito che "in questi conflitti (tra i due **armatori** Manuel Grimaldi e Vincenzo Onorato, che da tempo si scontrano su questo argomento; ndr) il mio ruolo mi pone come arbitro. Io sto con l' interesse dell' Italia: le due associazioni di **armatori**, Confitarma e Assarmatori, devono trovare un punto comune di incontro". Rixi ha aggiunto che l' attuale legge sull' imbarco dei marittimi "non è più al passo coi tempi", motivo per cui il Governo sta lavorando "ad una nuova legge sui marittimi italiani imbarcati". "Nei prossimi anni avremo una crescita esponenziale del lavoro marittimo: dobbiamo fare in modo che buona parte di chi sarà imbarcato sia del nostro Paese. Solo Msc assumerà 35 mila persone, e mi piacerebbe che una quota fosse italiana. Dall' altra parte - ha poi aggiunto il viceministro - dobbiamo rivedere anche le caratteristiche sulla bandiera italiana, sia sulla flotta mercantile sia sulla nautica da diporto: abbiamo criteri sulla concessione della bandiera che sono superati. Tutti temi che dobbiamo affrontare con entrambe le associazioni". Rixi ha poi affrontato anche la questione della convenzione di Tirrenia, oggetto di polemiche negli ultimi giorni, precisando che "sulla continuità territoriale con le isole si può discutere di applicare il modello spagnolo o altri tipi di modelli, ma dobbiamo guardare perché quei contratti erano stati stipulati. C' era un problema con Tirrenia che stava fallendo, e dietro quella operazione che ha salvaguardato buona parte dell' occupazione marittima italiana sono nate anche situazioni che non possono essere prolungate all' infinito".(ANSA).

ANSA
Mare

Rixi, nuova legge imbarco marittimi italiani
L'attuale norma è superata, armatori trovano un accordo
25 gennaio, 09:04

"Stiamo lavorando ad una nuova legge sull'impiego dei marittimi italiani a bordo, quella che abbiamo oggi è superata". Lo ha dichiarato, alla trasmissione "Transport in onda su Telenord", il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti con delega ai Porti Edoardo Rixi.

Augurandosi che "su questo tema, Grimaldi e Onorato trovino un punto di mediazione per collaborare", l'esponente leghista ha chiarito che "in questi conflitti (tra i due armatori Manuel Grimaldi e Vincenzo Onorato, che da tempo si scontrano su questo argomento; ndr) il mio ruolo mi pone come arbitro. Io sto con l'interesse dell'Italia: le due associazioni di armatori, Confitarma e Assarmatori, devono trovare un punto comune di incontro".

Rixi ha aggiunto che l'attuale legge sull'imbarco dei marittimi "non è più al passo coi tempi", motivo per cui il Governo sta lavorando "ad una nuova legge sui marittimi italiani imbarcati".

"Nei prossimi anni avremo una crescita esponenziale del lavoro marittimo: dobbiamo fare in modo che buona parte di chi sarà imbarcato sia del nostro Paese. Solo Msc assumerà 35 mila persone, e mi piacerebbe che una quota fosse italiana.

Dall'altra parte - ha poi aggiunto il viceministro - dobbiamo rivedere anche le caratteristiche sulla bandiera italiana, sia sulla flotta mercantile sia sulla nautica da diporto: abbiamo criteri sulla concessione della bandiera che sono superati. Tutti temi che dobbiamo affrontare con entrambe le associazioni".

Rixi ha poi affrontato anche la questione della convenzione di Tirrenia, oggetto di polemiche negli ultimi giorni, precisando che "sulla continuità territoriale con le isole si può discutere di applicare il modello spagnolo o altri tipi di modelli, ma dobbiamo guardare perché quei contratti erano stati stipulati. C'era un problema con Tirrenia che stava fallendo, e dietro quella operazione che ha salvaguardato buona parte dell'occupazione marittima italiana sono nate anche situazioni che non possono essere prolungate all'infinito".(ANSA).

FORNITORI
ASSOCIATI
• ONORATO, D'ACCORDO CON RIXI SU IMBARCO MARITTIMI

LINK UTILI
www.ansa.net
www.confarma.it
www.assarmatori.it
www.rixtorloni.it
www.federazioneilmare.it
www.cina.org
www.assodistributori.it
www.federlegiti.it
www.associanautica.commerciale.it
www.crociaticherie.it
www.mysailboat.it
www.mscrociere.it
www.federvele.it
www.federpuli.it
www.sail.it
ASSONAT
FEDERLINEA

Onorato, d' accordo con Rixi su imbarco marittimi

(v. Rixi, nuova legge imbarco marittimi italiani.. delle 19.38)

(ANSA) - GENOVA, 25 GEN - Vincenzo Onorato, presidente di Onorato Armatori, condivide "in toto" le posizioni del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, che parlando alla trasmissione Transport di Telenord ha annunciato che il Governo sta lavorando ad una nuova legge sull' imbarco dei marittimi italiani, auspicando anche una possibile convergenze sul tema tra le due associazioni Canfitarma e AssArmatore. Con una nota, che ha seguito solo di poche ore l' intervista di Rixi, Onorato ha espresso il suo sostegno al viceministro, ma ha tenuto a precisare: "Trovare una sintesi tra chi, come Confitarma, punta a avere una bandiera italiana con marittimi extracomunitari sottopagati alimentando una disoccupazione senza precedenti e la mia è davvero molto complesso: la storia insegna che in passato accordi di questo tipo fra associazioni di armatori sono sempre transitati sulla pelle dei marittimi italiani". Secondo il patron di Moby e Tirrenia, "per raggiungere risultati concreti ed efficaci è necessario chiarire un principio base: una nave battente bandiera italiana, non solo in servizio di cabotaggio nazionale ma in servizio regolare di linea fra paesi comunitari, deve imbarcare esclusivamente marittimi italiani e/o comunitari". "L' Unione europea - ha aggiunto - sta implodendo, perché in Europa si è realizzata unicamente una discutibile Unione finanziaria ma non politica. Il nostro Paese ha l' occasione storica di farsi promotore di una legge all' avanguardia che metta fine al 'Far West' dei traffici comunitari e dell' utilizzo su queste rotte di marittimi extracomunitari sottopagati, ridando una chance ai lavoratori del mare che sono vanto e orgoglio della nostra patria condizionata negativamente sul mare da una classe di armatori cinici che hanno privilegiato il loro interesse".

The screenshot shows a news article on the ANSA website. The main headline is "Onorato, d' accordo con Rixi su imbarco marittimi". Below the headline, there is a sub-headline: "(v. Rixi, nuova legge imbarco marittimi italiani.. delle 19.38)". The article text is visible, starting with "ANSA - GENOVA, 25 GEN - Vincenzo Onorato, presidente di Onorato Armatori, condivide 'in toto' le posizioni del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi...". The page also features various sidebars and advertisements, including "ANSAVloggiARt", "Blue Resolution", "PREVISIONI METEO - MARINE", and "L' UNIONE EUROPEA".

cinici che hanno privilegiato il loro interesse".

CONFITARMA: COME GARANTIRE LA CONTINUITÀ TERRITORIALE

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



Il Tirreno

Primo Piano

il patron di moby, tirrenia e toremar

Onorato alla carica contro gli armatori di Confindustria

L'armatore ribadisce che l'Italia deve farsi protagonista della battaglia «in difesa dell'occupazione dei propri marittimi»

LIVORNO. «Condivido in toto le affermazioni del viceministro Edoardo Rixi, e soprattutto la sua visione». Parte da qui Vincenzo Onorato, presidente del Gruppo Onorato **Armatori**: dalle affermazioni del numero due leghista del ministero delle Infrastrutture ai microfoni di Telenord.

Lo fa per cercare - all'interno della guerra ormai quotidiana con Grimaldi (che proprio a Livorno ha il suo campo di battaglia) - di riconquistare una sponda politica in casa Carroccio e, al tempo stesso, per tornare per l'ennesima volta all'attacco contro Confitarma, l'organizzazione confindustriale degli **armatori**, che Onorato rimprovera di difendere le ragioni del suo avversario: «Confitarma punta ad avere una bandiera italiana con marittimi extracomunitari sottopagati alimentando una disoccupazione senza precedenti nel settore». Niente diplomaticismi: anzi, Onorato dice chiaro e tondo che «in passato accordi di questo tipo fra associazioni di **armatori** sono sempre transitati sulla pelle dei marittimi italiani».

Il patron di Moby, Tirrenia e Toremar torna sulla sua battaglia in favore dei marittimi italiani insistendo su quello che chiama «un principio base: nave battente bandiera italiana, non solo in servizio di cabotaggio nazionale, ma in servizio regolare di linea fra paesi comunitari, deve imbarcare esclusivamente marittimi italiani e/o comunitari».

«L'Unione europea - prosegue - sta implodendo, perché in Europa si è realizzata unicamente una discutibile Unione finanziaria ma non politica; il nostro Paese ha l'occasione storica di farsi promotore oggi di una legge all'avanguardia che metta fine al Far West dei traffici comunitari» mentre finora l'Italia è stata «condizionata negativamente sul mare da una classe di **armatori** cinici che hanno privilegiato i loro interessi senza se e senza ma».



La Nuova Sardegna

Primo Piano

Rixi e Onorato: accordo sul futuro dei marittimi

Il viceministro affonda, l' **armatore** risponde. E sembra ci sia una discreta sintonia tra Edoardo Rixi, numero 2 dei Trasporti, e Vincenzo Onorato, presidente del gruppo che controlla Moby e Tirrenia. I temi sono i marittimi imbarcati: "Stiamo lavorando a una nuova legge - dice Rixi - che farà in modo che molti dei nuovi marittimi assunti siano italiani.

È una fonte di occupazione importante e noi dobbiamo mantenere il know how italiano». «Condivido le parole di Rixi - ha replicato Onorato -.

Per raggiungere risultati concreti dobbiamo chiarire un principio: una nave italiana, non solo in servizio nazionale ma anche fra paesi comunitari, deve imbarcare esclusivamente marittimi italiani e comunitari.

Il nostro Paese ha l' occasione storica di promuovere una legge all' avanguardia che cancelli il far west dei traffici comunitari e dell' utilizzo su queste rotte di marittimi extracomunitari sottopagati».

«Sulla continuità territoriale - dice invece Rixi - possiamo discutere di approvare il modello spagnolo e mi auguro che si risolva lo scontro tra Tirrenia e Grimaldi».

LA GUERRA DEI CIELI
Ryanair si appella all'Ue
L'isola insorge: giù le mani

Continuità territoriale, la compagnia low cost sollecita un'indagine

Rixi e Onorato: accordo sul futuro dei marittimi

Accordo di Bilma
Estate col botto, via a 14 nuovi voli Da Olbia a Cagliari con l'idrovolante

L'Unione Sarda

Primo Piano

Il caso. Il viceministro Rixi

«Traghetti: aperti a un altro modello di continuità»

«Sulla continuità territoriale con le isole si può discutere di applicare il modello spagnolo o altri tipi di modelli, ma dobbiamo guardare perché quei contratti erano stati stipulati», ha detto il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi.

«C'era un problema con Tirrenia che stava fallendo, e dietro quella operazione che ha salvaguardato buona parte dell'occupazione marittima italiana sono nate anche situazioni che non possono essere prolungate all'infinito». Il viceministro ha aggiunto: «Stiamo lavorando ad una nuova legge sull'impiego dei marittimi italiani a bordo, quella che abbiamo oggi è superata. E mi auguro che Grimaldi e Onorato trovino un punto di mediazione per collaborare su questo tema». Sul punto è intervenuto anche l'armatore Vincenzo Onorato, che, pur apprezzando le parole di Rixi, chiarisce: «Trovare una sintesi tra chi, come Confitarma, punta ad avere una bandiera italiana con marittimi extracomunitari sottopagati, alimentando una disoccupazione senza precedenti, e la mia è davvero molto complesso».

Seareporter

Primo Piano

Marittimi extracomunitari: Vincenzo Onorato contro Confitarma

Milano 25 gennaio 2019 Ho ascoltato l'intervista al viceministro Rixi a Telenord. Condivido in toto le sue affermazioni e soprattutto la sua visione. Lo afferma Vincenzo Onorato, Presidente del Gruppo Onorato Armatori, precisando che trovare una sintesi tra chi, come Confitarma, punta ad avere una bandiera italiana con marittimi extracomunitari sottopagati alimentando una disoccupazione senza precedenti nel settore e la mia è davvero molto complesso: la storia insegna che in passato accordi di questo tipo fra Associazioni di Armatori sono sempre transitati sulla pelle dei marittimi italiani. Per raggiungere risultati concreti ed efficaci continua Onorato è necessario chiarire un principio base: nave battente bandiera italiana, non solo in servizio di cabotaggio nazionale, ma in servizio regolare di linea fra paesi comunitari, deve imbarcare esclusivamente marittimi italiani e/o comunitari. L'Unione europea prosegue sta implodendo, perché in Europa si è realizzata unicamente una discutibile Unione finanziaria ma non politica; il nostro Paese ha l'occasione storica di farsi promotore oggi di una legge all'avanguardia che metta fine al far West dei traffici comunitari e dell'utilizzo su queste rotte di marittimi extracomunitari sottopagati e ridando una chance ai lavoratori del mare che sono vanto e orgoglio della nostra Patria, condizionata negativamente sul mare da una classe di armatori cinici che hanno privilegiato il loro interesse senza se e senza ma.

The screenshot shows the Seareporter.it website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like Home, Porti, Industria & Tecnologia, Shipping, Unione Europea, Ambiente, News, Termini, Città, Foto & Video, and Cerca. The main headline is 'Marittimi extracomunitari: Vincenzo Onorato contro Confitarma'. Below the headline, there's a sub-headline 'Chi siamo Redazione Newsletter' and a 'NOICE CATEGORIE' section. A large photo of Vincenzo Onorato is featured on the left. To the right of the photo, there's a calendar for January 2019 and a section for 'Articoli del mese'. At the bottom of the article, there's a quote: 'L'Unione europea - prosegue - sta implodendo, perché in Europa si è realizzata unicamente una discutibile Unione finanziaria ma non politica; il nostro Paese ha l'occasione storica di farsi promotore oggi di una legge all'avanguardia che metta fine al far West dei traffici comunitari e dell'utilizzo su queste rotte di marittimi extracomunitari sottopagati e ridando una chance ai lavoratori del mare che sono vanto e orgoglio della nostra Patria, condizionata negativamente sul mare da una classe di armatori cinici che hanno privilegiato il loro interesse senza se e senza ma'.

Il Tirreno (ed. Viareggio)

Dai Porti

il caso porto

Bianchi e Pacilio: «Bando Mgl scomparso»

viareggio. Gli interventi che si sono susseguiti nel dibattito organizzato dal senatore Cinque stelle Gianluca Ferrara possono essere riassunti con le parole di Salvatore Calleri, presidente della Fondazione Caponnetto, andato dritto al sodo: «A Viareggio la situazione non è buona. Negli indici della Fondazione questa zona è messa male».

Applauditissimo l'intervento del consigliere regionale 5Stelle, Gabriele Bianchi, che ha ricordato il lavoro fatto dal Movimento con il Gruppo in Regione ed il senatore Mario Giarrusso sul caso della concessione portuale che l'Autorità portuale regionale stava per concedere ad una società colpita da interdittiva antimafia della Prefettura di Lucca (Mgl Yachting). «È mai possibile che non si controllino le aziende prima di un appalto, una gara, un rilascio di concessione?» ha sottolineato con impeto Bianchi. Seguito a ruota dalla capogruppo 5Stelle in consiglio a Viareggio, Annamaria Pacilio: «Che fine ha fatto il nuovo bando per quella concessione? È scaduto ma non sene sa più niente».

Un tema, quello della trasparenza nella pubblica amministrazione, toccato anche dal consigliere della Lega Massimiliano Baldini: «L'attenzione agli atti pubblici è il primo controllo su situazioni che possono diventare pericolose. Ed a Viareggio abbiamo tanti problemi e tante difficoltà, come il Prefetto (seduta nelle prime file, ndr) ben sa». Un dibattito serrato, con posizioni diverse in casa della magistratura inquirente, che ha fatto dire al senatore Ferrara: «Non è un derby tra chi sostiene che la mafia c'è o non c'è. Importante era accendere un faro su Viareggio e la Versilia. Ci siamo riusciti».

-D.F.
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The image shows a newspaper clipping from 'VIAREGGIO'. The main headline reads: 'Il procuratore capo al convegno sulle mafie <Viareggio e la Versilia non sono infiltrate>'. Below it, a sub-headline says: 'Ma il presidente della commissione parlamentare, Moro (M5S) mette in guardia: <Attenti a negare il fenomeno>'. A secondary headline in a yellow box reads: 'Bianchi e Pacilio: <Bando Mgl scomparso>'. The article includes a photograph of a group of people at a conference and several columns of text. At the bottom of the clipping, there is an advertisement for 'Bertolucci & Coluccini Srl' featuring a red car and contact information.

Venezia Zona Speciale, il governo apre agli industriali Convocato un vertice a Roma

Ma. Bo.

Venezia L' appello degli industriali è stato subito raccolto. Le segreterie sono alla ricerca di una data utile per tutti ma, assicura il sottosegretario all' Economia Massimo Bitonci, «è già deciso che la prossima settimana, a Roma, insieme al viceministro allo Sviluppo economico Dario Galli incontrerò il presidente di Confindustria Venezia-Rovigo Vincenzo Marinese per discutere con lui della Zes e del modo migliore per rilanciare Porto Marghera. Marinese sa che di me si può fidare: abbiamo già avuto un dialogo proficuo in occasione della stesura della manovra di bilancio. Sono sicuro che lavoreremo bene anche su questo dossier».

Già incassato l' appoggio del governatore Luca Zaia e quello del presidente dell' Europarlamento Antonio Tajani, anche il presidente dell' **Autorità portuale** di Venezia, Pino Musolino, si dice disponibile a fare la sua parte: «È chiaro che la creazione di una Zes, magari accoppiata con l' allargamento del già esistente Punto Franco, potrebbe rappresentare una leva per la crescita dell' intera area metropolitana. La creazione di occupazione e di valore sul territorio sono una priorità assoluta per tutti i soggetti, istituzionali e non, coinvolti nel progettare il futuro di Venezia, del suo Porto e delle attività economiche ad esso collegate. Perciò pieno supporto e convinta adesione per poter al più presto vedere autorizzata una Zes a Venezia».

Dietro l' oscuro acronimo che sta per «Zone economiche speciali», d' altronde, si celano vantaggi molto concreti: credito d' imposta per maxi investimenti fino a 50 milioni (quello normale è al massimo di 15 milioni), tempi dimezzati per autorizzazioni e procedure (come l' apertura di nuovi stabilimenti) con il Governo pronto a esercitare i poteri sostitutivi, oneri amministrativi e istruttori più bassi. La proiezione su Venezia e Rovigo messa a punto da EY per Confindustria si regge su cifre sorprendenti: 2,4 miliardi di investimenti, 26.600 nuovi posti di lavoro, il recupero di 385 ettari di ex fabbriche oggi in stato di semi-abbandono, con vantaggi cospicui anche per le casse di Stato ed enti locali, visto che riprenderebbero a marciare le entrate fiscali. C' è solo un ostacolo, non esattamente di poco conto: si deve modificare una legge. Le Zone economiche speciali nascono infatti nel 2017 con il Decreto Mezzogiorno e puntano ad attrarre investimenti nei grandi porti del Sud, agganciando i flussi di merci che attraversano il Mediterraneo passando per il Nord Africa e il canale di Suez, per approdare alla Cina seguendo la Nuova Via della Seta. Due Zes sono già state istituite, Napoli-Salerno e Gioia Tauro, altre sei sono in gestazione: Bari-Brindisi, Augusta (con Catania e Siracusa), Palermo, Cagliari, Taranto (collegata alle zone industriali della Basilicata) con un ultimo porto da individuare per unire Molise e Abruzzo.

Venezia (come Genova) potrebbe godere delle facilitazioni previste per le «ZIs», le Zone Logistiche Semplificate istituite con la legge di Bilancio 2018, che sono una sorta di versione light delle Zes, di gran lunga meno appetibili per gli investitori (per dirne una: non è previsto il maxi credito d' imposta) ma è chiaro che Confindustria punta al bersaglio grosso e cioè ad equiparare Venezia agli altri porti affacciati sul Mediterraneo. E non solo sul Mediterraneo, a dire il vero: nel mondo già oggi si contano circa 2.700 Zes, dalla Cina (Shenzhen, ad esempio) a Dubai, passando per la Polonia che ne ha istituite addirittura 14, con un' esenzione sull' imposta sul reddito delle società che oscilla tra il 25 e il 55%, a seconda di alcune variabili, dall' ammontare degli investimenti al numero di posti di lavoro creati. «Lì ne sono nati 300 mila - ha detto Marinese - innescando 25 miliardi di euro di investimenti. Un contributo determinante al balzo in avanti del Pil polacco, cresciuto in sette anni del 27%», I vantaggi, insomma, sono indiscutibili. Resta da capire, dopo l' annunciato incontro tra Marinese, Bitonci e Galli al Mef, che ne pensi il ministro del Sud Barbara Lezzi, visto che il capitolo Zes attiene alla Coesione territoriale, e cioè al suo dicastero (nei comitati di indirizzo delle Zes, invece, accanto alle Regioni e alle **Autorità portuali** siedono Palazzo Chigi e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). È bene ricordare che dal Sud arrivarono critiche e reazioni negative già in occasione della nascita delle ZIs, accusate di



far perdere competitività alle Zes. Interpellata dal Corriere del Veneto , ieri Lezzi ha preferito non rilasciare alcuna dichiarazione, ma nei giorni scorsi, presentando un emendamento sul tema al DI Semplificazioni (che prevede, tra l' altro, l' esenzione Iva per le Zes), aveva detto: «Finalmente le Zone economiche speciali e quelle semplificate potranno cambiare marcia, entrando in fase operativa». Chissà se ne trarrà slancio anche la proposta di Confindustria.

Canali al buio e briccole rotte i comandanti minacciano lo stop

Personale Actv: «Pericoloso navigare». Fermata la nuova linea «nebbia»

Giulia Busetto

VENEZIA Ancora canali bui e senza briccole? «E noi non navighiamo». O verranno messe in sicurezza le vie d'acqua più critiche «o interrompiamo i servizi» minacciano i comandanti Actv. E parlano soprattutto di quelli per le isole: il tratto che va da Burano a Fondamente Nove e quello che passa poi da Fondamente Nove a Sant' Erasma Ma anche i canali del Lido. Infilandoci dentro pure le numerose segnalazioni che arrivano quotidianamente dalla zona aeroporto.

Poche luci e poche briccole.

E di quelle che ci sono tante hanno le punte affioranti a pelo d'acqua. «Il rischio d'incidente lo sfioriamo ogni giorno - dice Francesco Sambo della Uil -, siamo sempre in emergenza. In alcuni tratti mancano completamente gruppi di pali. E quando questi sono mozzati si rischia di non vederli neppure e di finirci sopra. Per le ambulanze, i servizi d'emergenza e i privati è pericolosissimo». I sindacati lo hanno messo nero su bianco in una lettera inviata a tutte le istituzioni cittadine competenti. «E abbiamo chiesto anche una convocazione all'amministrazione comunale». Il rischio è che pure il servizio Lido-ospedale non vada in porto: «Lì dovremmo garantire una corsa ogni trenta minuti in tempo di nebbia - spiega Eugenio Tiozzo, Rsu navigazione - Anche in quella zona abbiamo chiesto illuminazione e briccole per garantire un servizio regolare: come Rsu abbiamo fatto proprio un accordo che prevede, in presenza di pali e illuminazione, una corsa ogni mezzora, ma finché non mettono mano a queste carenze noi non siamo in grado di garantirlo.

Troppo pericoloso. Una volta, ogni cinque anni, mettevano mano alle briccole. Ora da dieci anni sono allo sbando: il legno non è mica eterno».

E sono carenze che riguardano tutta la laguna, lamentano insieme i sindacati, non solo questi tratti diventati ormai emergenziali. «Da lungo, troppo tempo denunciavamo le condizioni di mancanza di briccole e punti luce. Si arriva a un momento, come questo, in cui non ci sono condizioni di sicurezza per continuare il servizio - avverte Valter Novembrini di Cgil - Che ognuno si assuma la responsabilità per quanto riguarda la nostra sicurezza. E ancor prima quella degli utenti. Fino ad ora se la rimbalzano di continuo da un ente all'altro, da un responsabile all'altro». Li hanno messi tutti in fila tra i destinatari della lettera. Primo fra tutti il prefetto Vittorio Zappalorto, che aveva chiesto al Comune l'istituzione di un tavolo permanente sulla sicurezza dei canali e sul moto ondoso, ma dopo l'estate se ne sono perse le tracce. Le segreterie provinciali dei sindacati chiamano in causa poi il sindaco Luigi Brugnaro, l'assessore ai trasporti Renato Boraso, la capitaneria di porto, l'**autorità portuale** e anche l'amministratore delegato di Avm Giovanni Seno. «È un problema reale fuori dalle competenze aziendali e del Comune - dice Seno - L'azienda ha ripetutamente scritto agli organi competenti ma la situazione, pur leggermente migliorata rispetto al passato, rimane critica».

I sindacati non demordono e chiedono al resto dei destinatari «immediato e urgente intervento per il collegamento in primis delle isole lagunari», dopo aver parlato di ignorati e continui «solleciti e segnalazioni sull'assenza di sicurezza per la navigazione in tutti i canali, e non solo, interessati dal servizio di linea».

Intimando poi che «il mancato riscontro ci vedrà obbligati per motivi di sicurezza a interrompere il servizio nelle situazioni di pericolo».



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

DIBATTITO IERI IN COMMISSIONE

L' Autorità portuale: serve un' area di sosta per i passeggeri diretti in Spagna e Africa

E.R.

Un' area di sosta nei pressi dell' uscita dell' autostrada per i passeggeri in attesa di imbarcarsi sulle navi di Grimaldi per la Spagna e il Nord Africa. E' il progetto a cui sta lavorando l' armatore e anticipato ieri dal Alessandro Berta, membro Comitato di gestione dell' **Autorità** di sistema **portuale** nella Seconda commissione presieduta da Alfredo Remigio.

Berta ha risposto alle domande del consigliere leghista Silvio Rossi che ha posto il problema causato al traffico e ai parcheggi a causa dei furgoncini (sempre sovraccarichi) dei passeggeri che attendono di imbarcarsi per Tangeri al porto di Savona.

Un altro tema affrontato è stato quello relativo alle emissioni dei fumi delle navi e ai nuovi carburanti a basso impatto ambientale che dovranno essere adottati nei prossimi anni; tra questi c' è il Gnl , gas naturale liquefatto e il relativo problema di costruire un deposito di rifornimento, contestato perché ritenuto pericoloso dagli ambientalisti e comitati cittadini che chiedono l' elettrificazione delle banchine.

«Ci sono varie soluzioni - ha detto Berta - dai carburanti al basso tasso di zolfo al Gnl, il gas naturale liquefatto. Dovrà essere fatta una scelta ma per quello che riguarda il Gnl escludo, per motivi tecnici, che si possa fare un deposito per rifornire le navi a Savona. Ci sarebbe forse la possibilità di realizzarlo a Vado ma solo dopo la realizzazione della nuova diga foranea».

Il consigliere Rossi ha poi chiesto quale sia lo stato dell' iter realizzazione dei depositi di bitume al porto, che era stato bloccato in seguito alla mobilitazione della cittadinanza, contraria ai depositi. «Mi risulta - ha detto Berta - che la momento sia tutto sospeso, congelato». e.r.

Porti: Genova, piano straordinario da 1 miliardo per il rilancio

Lavori in tre anni, grazie alle deroghe per Ponte Morandi

Tre anni che potrebbero cambiare il volto del porto di Genova, con 1 miliardo e 60 milioni di investimenti. E' il "Programma straordinario per la ripresa e lo sviluppo" presentato oggi, finanziato con le risorse stanziare dal decreto legge Genova, dal decreto fiscale e dalla legge di bilancio e beneficia delle deroghe che il commissario sta utilizzando per la ricostruzione del Morandi. Un maxi piano che potrà essere realizzato in tre anni grazie alle deroghe amministrative previste per la costruzione del ponte, che velocizzeranno gli iter. Costo complessivo 1 miliardo e 60 milioni: ci sono già 450 milioni (202 dalla manovra Genova, 160,5 dal bilancio dell' **Autorità di sistema**, 72,5 da altri soggetti pubblici e 14,2 da altri privati), ne mancano altri 612 principalmente per l' ampliamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente (215 milioni), e la prima fase della nuova diga foranea (costo 300 milioni), più altri 90 milioni per ristrutturare il silos Hennebique. Presentato oggi alla presenza del viceministri Edoardo Rixi dal presidente della Regione Giovanni Toti, dal commissario straordinario per la ricostruzione di Ponte Morandi, Marco Bucci, che ha approvato il programma, e dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, il piano consentirà di far crescere il porto, azzoppato dal crollo del ponte. Dentro ci sono interventi per l' accessibilità, come l' ultimo miglio stradale e ferroviario, infrastrutture portuali ma anche progetti di integrazione fra porto e città (145 milioni previsti, 55 disponibili) compresa la ricollocazione dei depositi Carmagnani e Superba (20 milioni) per cui ci sono tre progetti possibili ma ancora nessuna decisione. E c' è anche l' ampliamento dell' aeroporto.

The screenshot shows a news article from ANSA. The main headline is "Porti: Genova, piano straordinario da 1 miliardo per il rilancio". Below the headline, there is a sub-headline: "Lavori in tre anni, grazie alle deroghe per Ponte Morandi". The article text is partially visible, starting with "Tre anni che potrebbero cambiare il volto del porto di Genova, con 1 miliardo e 60 milioni di investimenti. E' il 'Programma straordinario per la ripresa e lo sviluppo' presentato oggi, finanziato con le risorse stanziare dal decreto legge Genova, dal decreto fiscale e dalla legge di bilancio e beneficia delle deroghe che il commissario sta utilizzando per la ricostruzione del Morandi." The article also mentions the involvement of regional and national authorities and the use of administrative derogues for the Ponte Morandi reconstruction.

Porti: Genova, il 2018 chiude in pari dopo il ponte

Merci - 0,5%. Signorini "Crollo ha fermato la crescita"

(ANSA) - GENOVA, 25 GEN - "Il 2018 per il porto di Genova si chiude sostanzialmente alla pari con il 2017" anticipa il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini in occasione della presentazione del programma straordinario da 1 miliardo di investimenti per la ripresa e lo sviluppo dello scalo. "C'è stato un lieve calo dello 0,5% del totale delle merci movimentate negli scali di Genova e Savona - prosegue -. Vuol dire che non abbiamo subito una *débacle* dopo il crollo del ponte, ma il porto deve crescere come nei primi sette mesi del 2018. Eravamo arrivati a +4%, con il crollo del ponte ci siamo mangiati la crescita. Spero che nel 2019 torneremo ad aumentare in modo significativo. Dai terminalisti e dagli armatori ho segnali positivi". Il programma straordinario servirà proprio per facilitare lo sviluppo. "Il porto di Genova anche nei documenti della Commissione europea è definito uno scalo importante con problemi di accessibilità e da questo punto di vista la diga dal lato del mare e le nuove infrastrutture di ultimo miglio ferroviario e stradale dal lato terra, realizzate nel giro di tre anni, cambieranno il porto" spiega Signorini. "Con gli interventi previsti, al netto di diga, terzo valico e gronda che hanno una data più lontana - completa - possiamo arrivare a 4 milioni e mezzo di teu di capacità del porto contro i 2 milioni e 600 mila attuali. Con gli altri interventi si potrà arrivare anche a 6 o 7 milioni di teu".(ANSA).

The screenshot shows a news article from ANSA titled "Porti: Genova, il 2018 chiude in pari dopo il ponte". The article discusses the port's performance in 2018, noting a 0.5% decrease in cargo movement compared to 2017. It mentions the impact of the bridge collapse and the planned 1 billion investment program for infrastructure improvements. The article also includes a photo of the port and a list of related websites on the right side.

Porti: Genova, il 2018 chiude in pari dopo il ponte
Merce - 0,5%. Signorini "Crollo ha fermato la crescita"
25 gennaio, 2018

ANSA - GENOVA, 25 GEN - "Il 2018 per il porto di Genova si chiude sostanzialmente alla pari con il 2017" anticipa il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini in occasione della presentazione del programma straordinario da 1 miliardo di investimenti per la ripresa e lo sviluppo dello scalo. "C'è stato un lieve calo dello 0,5% del totale delle merci movimentate negli scali di Genova e Savona - prosegue -. Vuol dire che non abbiamo subito una *débacle* dopo il crollo del ponte, ma il porto deve crescere come nei primi sette mesi del 2018. Eravamo arrivati a +4%, con il crollo del ponte ci siamo mangiati la crescita. Spero che nel 2019 torneremo ad aumentare in modo significativo. Dai terminalisti e dagli armatori ho segnali positivi". Il programma straordinario servirà proprio per facilitare lo sviluppo. "Il porto di Genova anche nei documenti della Commissione europea è definito uno scalo importante con problemi di accessibilità e da questo punto di vista la diga dal lato del mare e le nuove infrastrutture di ultimo miglio ferroviario e stradale dal lato terra, realizzate nel giro di tre anni, cambieranno il porto" spiega Signorini.

"Con gli interventi previsti, al netto di diga, terzo valico e gronda che hanno una data più lontana - completa - possiamo arrivare a 4 milioni e mezzo di teu di capacità del porto contro i 2 milioni e 600 mila attuali. Con gli altri interventi si potrà arrivare anche a 6 o 7 milioni di teu".(ANSA).

www.ansa.net
www.casfiarma.it
www.asepart.it
www.ancardenti.it
www.federpesca.net
www.federazioneilmare.it
www.cina.org
www.gardiaccoltura.it
www.assodolcifici.it
www.federagriti.it
www.academiamarcomercantile.it
www.contractore.it
www.mysailboat.it
www.mocroiera.it
www.federvele.it
www.sally.it
ASSONAT
FEDARLINEA

Ferpress

Genova, Voltri

Genova: presentato il programma straordinario per il porto. Migliora accessibilità, integrazione città-porto e collegamenti intermodali con aeroporto

(FERPRESS) Genova, 25 GEN E' stato presentato, oggi, nella Sala Trasparenza della Regione Liguria, alla presenza del vice ministro Edoardo Rixi e del Presidente della Regione Giovanni Toti, il programma straordinario approvato dal Commissario Straordinario Marco Bucci su proposta del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini. Il Programma beneficerà per un periodo di 3 anni delle deroghe previste per la ricostruzione del Ponte Morandi e verrà finanziato dalle cospicue risorse stanziare dalla cosiddetta «manovra Genova» (Leggi nn. 130, 136, 145 del 2018), oltre a quelle già a bilancio dell'Autorità e di altri soggetti pubblici e privati. Il Programma straordinario ha un costo complessivo di 1.061 milioni di euro, finanziato per 449,3 milioni di euro, di cui 202,3 milioni con la «manovra Genova»; 160,5 milioni con fondi a bilancio dell'AdSP; 72,3 milioni da altri soggetti pubblici e 14,2 milioni di euro da capitali privati. Il fabbisogno è pari a 612 milioni di euro, di cui 215 milioni di euro relativi al Ribaltamento a mare di Fincantieri; 300 milioni di euro alla prima fase della Diga Foranea; 90 milioni di euro alla quota di Hennebique a carico dei privati e 7 milioni di euro quale cofinanziamento per l'intervento di adeguamento del Parco Fuori Muro. L'elenco degli interventi, disponibile sul sito del Commissario straordinario e dell'Autorità di sistema portuale (www.portsofgenoa.com), è stato predisposto attraverso un lavoro congiunto tra l'AdSP, la struttura del Commissario straordinario e la Società di gestione dell'aeroporto di Genova.

The screenshot shows the Ferpress website interface. At the top, there are banners for 'SHEPPOLO: SCHEMATA PER LOGISTICA E RIVENDITA 2019', 'MILANO 21 gennaio 2019', and 'L'ALLEANZA TRA INDUSTRIA E LOGISTICA PER LA CRESCITA DURATELA DELL'ECONOMIA ITALIANA'. Below these is the Ferpress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. A date banner indicates 'Roma, 13-14 febbraio 2019 SAVE THE DATE'. The main navigation bar includes 'HOME', 'LA GAZZETTA', 'MODALITÀ E SERVIZI', 'TUTTE LE NOTIZIE', 'PUBBLICITÀ', 'LAVORANTI', 'GLI SPESERI', 'FERPRESS', and 'RUBRICHE NAZIONALI'. The article headline reads 'Genova: presentato il programma straordinario per il porto. Migliora accessibilità, integrazione città-porto e collegamenti intermodali con aeroporto'. The article text is partially visible, starting with 'FERPRESS - Genova, 25 GEN - E' stato presentato, oggi, nella Sala Trasparenza della Regione Liguria, alla presenza del vice ministro Edoardo Rixi e del Presidente della Regione Giovanni Toti, il programma straordinario approvato dal Commissario Straordinario Marco Bucci su proposta del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. A 'Log in' section is visible on the right. At the bottom right, there is a 'DAILYLETTER' section with the text 'Iscriviti alla Dailyletter FerPress' and a 'Subscribe' button.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Genova riparte dal porto «Un miliardo di lavori per cambiare volto»

I primi 450 milioni provengono dal decreto per il Morandi e dalla legge di Stabilità Tra gli interventi previsti: la nuova diga foranea e l' ampliamento dell' aeroporto

Matteo Dell' Antico /GENOVA Oltre un miliardo di investimenti per il **porto** di Genova.

Da impiegare soprattutto per la progettazione e la realizzazione di nuove infrastrutture capaci di trasformare radicalmente il volto del primo scalo d' Italia e renderlo competitivo con i grandi porti del Nord Europa come Rotterdam e Anversa.

Ieri, nella sede della Regione Liguria, è stato presentato, come anticipato dal Secolo XIX, il Programma straordinario per la ripresa e lo sviluppo del **porto** di Genova e della sua accessibilità, dell' integrazione città -**porto** e del collegamento con l' aeroporto "Cristoforo Colombo".

Si tratta di un piano di interventi da 1.061 milioni di euro: di cui già disponibili 449,3 milioni, mentre resta un fabbisogno di 612 milioni. I fondi arrivano direttamente da Roma e per la precisione dal decreto Genova, da quello fiscale e dalla legge di stabilità. «Il quinto **porto** d' Europa, con il passaggio di cinquemila camion e trenta treni al giorno, negli ultimi dieci anni è cresciuto in maniera esponenziale, poi ad agosto c' è stato un calo dovuto ai problemi causati dal crollo del Ponte Morandi», ha spiegato il presidente dell' Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini. Il programma, approvato dal commissario straordinario per la ricostruzione, con decreto pubblicato lo scorso 16 gennaio, deve essere realizzato a cura dell' Authority entro tre anni, tempi stretti «grazie alle deroghe previste per la ricostruzione del ponte sulla A10», ha sottolineato Signorini e punta a ridare nuova linfa allo scalo, ma anche alla

stessa città la cui economia si basa in gran parte proprio sul **porto**. «Stiamo parlando di investimenti e di un piano di lavoro che cambierà faccia alle banchine - ha sottolineato il governatore ligure, Giovanni Toti -. Il **porto** in questi mesi ha naturalmente sofferto. Oggi facciamo un grande passo in più, lavoriamo per dare competitività e una reale integrazione tra **porto** e città che speriamo possa essere al più presto arricchita con il Terzo valico».

INTERVENTI IN PROGRAMMA E TEMPI Gli interventi sono divisi in quattro macro -aree. I lavori saranno tutti affidati entro l' anno e terminati entro la fine del 2021 con l' eccezione del progetto per il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente e quelli che riguardano la nuova diga del **porto** che seguono iter differenti.

Tra gli interventi inseriti nel maxi piano ci sono progetti che interessano l' ultimo miglio stradale e ferroviario per la movimentazione delle merci (previsti 178,9 milioni di cui 171,9 disponibili); interventi di integrazione **porto** -città (previsti 145 milioni, di cui 55 disponibili e 90 a carico dei privati); nuove infrastrutture portuali (previsti 642,8 milioni, di cui 127,8 disponibili) e miglioramenti che riguardano l' aeroporto cittadino (94,6 milioni).

«È un' altra prova tangibile di come, quando le amministrazioni lavorano assieme, questi sono i risultati - ha detto il sindaco di Genova e commissario per la ricostruzione, Marco Bucci -. Abbiamo un programma da oltre un miliardo e ci impegneremo mettendoci faccia per portarlo avanti». Tra gli interventi di maggior impatto - oltre alla nuova diga foranea e al ribaltamento a mare di Fincantieri - ci sono la costruzione della nuova Torre piloti (crollata nel 2013, urtata dalla nave "Jolly Nero") e l' ampliamento del "Cristoforo Colombo".

Poi il trasferimento dei depositi petrolchimici Carmagnani e Superba. «Si tratta del più grande investimento dalle Colombiane del '92», ha sottolineato il vice ministro alle Infrastrutture, Edoardo Rixi.

A margine della presentazione del piano, Rixi è anche intervenuto sulla Tav: «Dubito che non si faccia: non so quando sarà pronta l' analisi costi -benefici, ma è un' opera sicuramente importante, che va realizzata», ha detto.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Fincantieri, 300 milioni per il ribaltamento «Presto l'intesa a Roma»

Il vice ministro Rixi: «Necessario firmare un nuovo accordo di programma» Carmagnani e Superba via da Multedo: tre ipotesi sul tavolo del sindaco Bucci

Matteo Dell' Antico Ci sono i soldi, almeno una buona parte. E questo significa che, salvo imprevisti dell' ultima ora, dopo dieci anni di tira e molla il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente si farà. «Un segnale importantissimo per l' industria e l' occupazione», ha detto il vice ministro ai Trasporti Edoardo Rixi durante la presentazione, ieri, del Programma straordinario per la ripresa e lo sviluppo del porto che prevede, da qui al 2021, oltre un miliardo di euro di investimenti per nuove infrastrutture in area portuale i cui lavori verranno tutti assegnati entro la fine di quest' anno.

Uniche due eccezioni, per quanto riguarda i tempi, la costruzione della nuova diga foranea e il ribaltamento a mare di Fincantieri che ha come obiettivo quello di mettere più spazi a disposizione del cantiere navale che potrà così costruire anche le moderne navi da crociera di ultima generazione che hanno dimensioni sempre più grandi e possono ospitare a bordo oltre seimila persone. «Sarà necessario firmare a Roma un nuovo accordo di programma perchè il progetto di ampliamento che interessa lo stabilimento è molto cambiato rispetto a quello presentato anni fa», ha sottolineato Rixi. Il piano del colosso navalmeccanico guidato dall' amministratore delegato Giuseppe Bono dovrebbe prevedere oltre 100 mila metri quadrati di spazi in più a disposizione dello stabilimento rispetto a quelli attuali, un super -bacino dove ospitare le mega -navi e una banchina con doppio accosto per le unità da crociera. Ancora da risolvere la vicinanza del cantiere al porticciolo turistico "Marina Genova" che si trova a pochi passi dal "Cristoforo Colombo". Il porticciolo, negli spazi a mare, dispone di tre grandi darsene, 500 posti barca di cui 100 per yacht da 30 a 130 metri. Secondo alcune simulazioni fatte recentemente da Fincantieri, il nuovo progetto del ribaltamento a mare non sarebbe compatibile con la presenza di almeno due banchine gestite da Marina Genova che potrebbero essere demolite.

CARMAGNANI E SUPERBA Tra gli interventi previsti nel Programma straordinario per la ripresa e lo sviluppo del porto c' è anche lo spostamento dal quartiere di Multedo del polo petrolchimico e nuove aree per le aziende Carmagnani e Superba. «Al momento stiamo valutando tre ipotesi: questi siti industriali saranno lontani dalle case e il trasferimento sarà fatto in breve tempo», ha assicurato il sindaco Marco Bucci.

Ormai da anni si stanno cercando nuovi spazi capaci di ospitare il polo petrolchimico. Una delle ipotesi prevedeva il trasferimento di Carmagnani e Superba a Cornigliano. Della possibilità di trasferire in una porzione delle aree ex Ilva di Cornigliano i depositi di Multedo, si è parlato anche nei tavoli dedicati al futuro dello stabilimento ex Ilva. Ma i depositi potrebbero anche essere trasferiti sotto la Lanterna, in una parte degli spazi dell' ex Centrale Enel.

DOPO IL CROLLO DEL MORANDI «Il 2018 per il porto si chiude alla pari con il 2017», ha dichiarato il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini.

«C' è stato un lieve calo dello 0,5% del totale delle merci movimentate -ha sottolineato-. Vuol dire che non abbiamo subito una debacle dopo il crollo del ponte, ma il porto deve crescere come nei primi sette mesi del 2018 e dopo il 14 agosto scorso i problemi si sono visti e ci sono. Eravamo arrivati a +4%, con il crollo del Morandi ci siamo mangiati la crescita.

Spero - ha aggiunto - che nel 2019 torneremo ad aumentare in modo significativo.

Dai terminalisti e dagli armatori ho segnali positivi». Il programma straordinario servirà proprio per facilitare lo sviluppo. «Il porto, anche nei documenti della Commissione europea, è definito uno scalo importante con problemi di accessibilità e da questo punto di vista la diga dal lato del mare e le nuove infrastrutture di ultimo miglio ferroviario e stradale dal lato terra cambieranno il volto delle banchine». «Con gli interventi previsti, ai quali devono aggiungersi il Terzo valico e la Gronda, possiamo arrivare ad un traffico di quattro milioni e mezzo di teu contro i due milioni e 600 mila attuali», ha chiuso Signorini.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

INTESA VICINA: TIR A BETTOLO

Tirrenia, patto Aponte -Spinelli più spazio per i traghetti merci

Simone Gallotti È bastato un panino nella mensa di Msc a Ginevra per mettere d' accordo Gianluigi Aponte, numero uno del colosso svizzero dello shipping, e Aldo Spinelli. Il piatto del pranzo era povero, ma il passo in avanti nell' intesa tra i due operatori, è ricco di risvolti per il **porto** di Genova.

In attesa che lo spiazzo di Bettolo diventi pienamente operativo con il nuovo terminal container, un' area consistente (dai 10 ai 20 mila metri) sarà dedicata ai camion da imbarcare sulle navi di Tirrenia. «È un accordo commerciale che ci consente di poter operare ancora sui traghetti merci» spiega Aldo Spinelli. L' imprenditore genovese aveva lanciato l' allarme nei giorni scorsi: «Senza spazi - aveva detto al Secolo XIX - saremo costretti a mandare via Tirrenia».

Con questa soluzione temporanea, U sciu Aldo avrà a disposizione un' area in cui movimentare i camion per le navi di Vincenzo Onorato, l' armatore dell' ex compagnia di Stato e Moby. E per Bettolo, dopo quattordici anni di lavori, inchieste e polemiche, arriveranno i primi volumi di traffico. Il piano su cui stanno ancora lavorando, ma che sembra ad un passo dalla realizzazione, prevede che Spinelli possa utilizzare temporaneamente un' ampia area del terminal che dovrebbe diventare operativo nel 2022, anche se Aponte aveva garantito che i primi container sarebbero arrivati già quest' anno. Grazie all' accordo con Spinelli, quella previsione potrà essere rispettata. A Ginevra le bocche sono cucite, anche perchè l' intesa deve ancora essere finalizzata, ma l' incontro in Svizzera ha dato impulso all' intesa tra i due imprenditori.

Aponte si prepara ad investire su Bettolo circa 200 milioni ed è pronto, secondo i piani di impresa depositati in Authority, a garantire 250 nuovi posti di lavoro, quando a regime sarà operativo il terminal container. Nel frattempo però arriveranno i trailer di Spinelli. I due imprenditori sono anche soci nella gestione del Terminal Rinfuse e due giorni fa è arrivato da Roma, con l' adeguamento tecnico funzionale, il via libera ad operare non solo carbone e sale, ma anche container e trailer. «Il traffico di Tirrenia potrà così rimanere a Genova - dice ancora Spinelli - e potremo investire decine di milioni sul terminal con i lavori per adeguare l' attracco delle navi e procedere con nuove assunzioni». La notizia è positiva anche per la Culmv perchè le navi di Tirrenia garantiscono lavoro ai camalli genovesi che stanno vivendo l' ennesima stagione difficile dal punto di vista finanziario.

C' è un altro piano su cui i due soci concordano e riguarda la necessità di ulteriori spazi sotto la Lanterna da poter utilizzare per i traffici del **porto**. Così, fedeli al motto genovese "qui non si butta via niente", i detriti della demolizione del Ponte Moran dio parte del materiale di risulta del palazzo ex Nira, potrebbero essere riutilizzati per riempire Calata Concenter, lo specchio acqueo sotto la centrale Enel. «Ci stiamo lavorando» conferma Aldo Spinelli, anche se sarà necessario valutare la compatibilità ambientale dell' operazione. Più spazi per servire più navi, e i due operatori si sono trovati d' accordo sulle necessità dell' apertura a ponente della diga per facilitare l' operatività. I cargo potrebbero infatti accedere anche dall' imboccatura davanti alla foce del Polcevera, evitando così di intasare il resto del **porto** di Sampierdarena.



infrastrutture

Piano da un miliardo per il porto di Genova

Raoul de Forcade

Un piano da oltre un miliardo di euro, di cui per ora sono finanziati 449 milioni, per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova, duramente colpito, sotto il profilo logistico, dal crollo del viadotto Morandi. Il programma, approvato dal commissario per la ricostruzione del ponte, Marco Bucci, dietro proposta del presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Paolo Signorini, è stato presentato ieri in Regione Liguria dal governatore Giovanni Toti, con il viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi. Il programma si gioverà, per tre anni, delle deroghe previste per la ricostruzione del Morandi e sarà finanziato anche con le risorse stanziare da quella che le istituzioni locali hanno battezzato manovra Genova, ossia i fondi provenienti dal decreto fiscale, dal decreto Genova e dalla legge di bilancio (leggi 130,136 e 145 del 2018), oltre ad altri denari pubblici e privati.

Il progetto ha un valore complessivo di 1,061 miliardi ed è finanziato per 449,3 milioni, dei quali 202,3 milioni con la manovra Genova; 160,5 milioni con fondi a bilancio dell' Adsp; 72,3 milioni da altri soggetti pubblici e 14,2 milioni da capitali privati.

Il fabbisogno, invece, ammonta a 612 milioni; di questi, 215 milioni sono relativi al riassetto della Fincantieri di Genova e 300 alla prima fase dell' allargamento della diga foranea.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Programma straordinario per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova

Oggi presso la Regione Liguria è stato presentato il Programma straordinario per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova che è stato approvato dal commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto sul Polcevera e sindaco di Genova, Marco Bucci, su proposta del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, e che è stato reso possibile grazie anche alle risorse stanziati dal Decreto Legge Genova varato per far fronte all'emergenza del Ponte Morandi, il viadotto autostradale sul Polcevera crollato a metà agosto. Punti cardine del Programma straordinario sono il miglioramento dell'accessibilità al porto di Genova, l'integrazione città-porto e i collegamenti intermodali con l'aeroporto genovese Cristoforo Colombo. Il Programma beneficerà per un periodo di tre anni delle deroghe previste per la ricostruzione del Ponte Morandi e verrà finanziato dalle cospicue risorse stanziati dalla cosiddetta «manovra Genova» (leggi n. 130, 136, 145 del 2018), oltre a quelle già a bilancio dell'Autorità di Sistema Portuale e di altri soggetti pubblici e privati. Il Programma straordinario ha un costo complessivo di 1.061 milioni di euro, finanziato per 449,3 milioni di euro, di cui 202,3 milioni con la «manovra Genova»; 160,5 milioni con fondi a bilancio dell'AdSP; 72,3 milioni da altri soggetti pubblici e 14,2 milioni di euro da capitali privati. Il fabbisogno è pari a 612 milioni di euro, di cui 215 milioni di euro relativi al Ribaltamento a mare di Fincantieri; 300 milioni di euro alla prima fase della Diga Foranea; 90 milioni di euro alla quota di Hennebique a carico dei privati e sette milioni di euro quale cofinanziamento per l'intervento di adeguamento del Parco Fuori Muro. «Il programma straordinario degli investimenti che verranno effettuati sul porto di Genova - ha spiegato il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti - ha come obiettivo garantire e potenziare la competitività dello scalo, con una serie di interventi che il porto di Genova aspetta da tempo. Si tratta di un piano molto articolato che non riguarda solo banchine, dighe e sistemi di trasporto, ma investimenti che cambieranno il volto dello scalo genovese. Credo si sia fatto uno straordinario lavoro in questi mesi dopo il crollo del Ponte Morandi: l'apertura della viabilità parallela, il recupero della ferrovia in tempi rapidissimi hanno garantito al nostro porto di chiudere con un sostanziale pareggio dopo due anni di espansione importante. Oggi facciamo un grande passo in più: lavoriamo per dare reale competitività al porto di Genova e per una sua sostanziale integrazione con la città. Oggi è una buona giornata perché mettiamo in fila una serie di risultati molto importanti con, all'orizzonte, una concreta opportunità di renderli fattibili in tempi rapidi» «Genova - ha sottolineato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini - è uno scalo molto importante nella realtà non solo nazionale e questo ruolo gli viene riconosciuto anche dall'Unione Europea. Con gli interventi contenuti nel programma straordinario presentato oggi, con la nuova diga foranea per la parte a mare e con gli investimenti sull'ultimo miglio ferroviario e stradale per la parte a terra, cambierà completamente superando i problemi di accessibilità e rilanciando la sua competitività. Si può prevedere di arrivare nell'arco dei prossimi anni alla movimentazione di oltre quattro milioni di teu che potranno diventare sei con il completamento di Terzo Valico e Gronda».



23 gennaio 2019
Programma straordinario per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova

Ha un costo complessivo di 1.061 milioni di euro, finanziato per 449,3 milioni di euro

Oggi presso la Regione Liguria è stato presentato il Programma straordinario per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova che è stato approvato dal commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto sul Polcevera e sindaco di Genova, Marco Bucci, su proposta del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, e che è stato reso possibile grazie anche alle risorse stanziati dal Decreto Legge Genova varato per far fronte all'emergenza del Ponte Morandi, il viadotto autostradale sul Polcevera crollato a metà agosto.

Punti cardine del Programma straordinario sono il miglioramento dell'accessibilità al porto di Genova, l'integrazione città-porto e i collegamenti intermodali con l'aeroporto genovese "Cristoforo Colombo". Il Programma beneficerà per un periodo di tre anni delle deroghe previste per la ricostruzione del Ponte Morandi e verrà finanziato dalle cospicue risorse stanziati dalla cosiddetta «manovra Genova» (leggi n. 130, 136, 145 del 2018), oltre a quelle già a bilancio dell'Autorità di Sistema Portuale e di altri soggetti pubblici e privati.

Il Programma straordinario ha un costo complessivo di 1.061 milioni di euro, finanziato per 449,3 milioni di euro, di cui 202,3 milioni con la «manovra Genova»; 160,5 milioni con fondi a bilancio dell'AdSP; 72,3 milioni da altri soggetti pubblici e 14,2 milioni di euro da capitali privati. Il fabbisogno è pari a 612 milioni di euro, di cui 215 milioni di euro relativi al Ribaltamento a mare di Fincantieri; 300 milioni di euro alla prima fase della Diga Foranea; 90 milioni di euro alla quota di Hennebique a carico dei privati e sette milioni di euro quale cofinanziamento per l'intervento di adeguamento del Parco Fuori Muro.

«Il programma straordinario degli investimenti che verranno effettuati sul porto di Genova - ha spiegato il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti - ha come obiettivo garantire e potenziare la competitività dello scalo, con una serie di interventi che il porto di Genova aspetta da tempo. Si tratta di un piano molto articolato che non riguarda solo banchine, dighe e sistemi di trasporto, ma investimenti che cambieranno il volto dello scalo genovese. Credo si sia fatto uno straordinario lavoro in questi mesi dopo il crollo del Ponte Morandi: l'apertura della viabilità parallela, il recupero della ferrovia in tempi rapidissimi hanno garantito al nostro porto di chiudere con un sostanziale pareggio dopo due anni di espansione importante. Oggi facciamo un grande passo in più: lavoriamo per dare reale competitività al porto di Genova e per una sua sostanziale integrazione con la città. Oggi è una buona giornata perché mettiamo in fila una serie di risultati molto importanti con, all'orizzonte, una concreta opportunità di renderli fattibili in tempi rapidi»

«Genova - ha sottolineato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova, presentato il piano straordinario per lo sviluppo del porto

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

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

Ho capito Chiudi

Mostra maggiori informazioni

Informazioni Marittime

INFRASTRUTTURE 25/01/2019

Arrivati ai nostri Servizi On Line Arrivi e partenze Bollettino Avvisatore Marittimo

Il piano straordinario approvato dal Commissario Straordinario Marco Bucci su proposta del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini. Il Programma, si legge nella nota dell'AdSP beneficerà per un periodo di 3 anni delle deroghe previste per la ricostruzione del Ponte Morandi e verrà finanziato dalle cospicue risorse stanziare dalla cosiddetta «manovra Genova» (Leggi nn. 130, 136, 145 del 2018), oltre a quelle già a bilancio dell'Autorità e di altri soggetti pubblici e privati.

Il Programma straordinario ha un costo complessivo di 1.061 milioni di euro, finanziato per 449,3 milioni di euro, di cui 202,3 milioni con la «manovra Genova»; 160,5 milioni con fondi a bilancio dell'AdSP; 72,3 milioni da altri soggetti pubblici e 14,2 milioni di euro da capitali privati. Il fabbisogno è pari a 612 milioni di euro, di cui 215 milioni di euro relativi al Ribaltamento a mare di Fincantieri; 300 milioni di euro alla prima fase della Diga Foranea; 90 milioni di euro alla quota di Hennebique a carico dei privati e 7 milioni di euro quale cofinanziamento per l'intervento di adeguamento del Parco Fuori Muro. L'elenco degli interventi, disponibile sul sito del Commissario straordinario e dell'Autorità di sistema portuale (www.portsofgenoa.com), è stato predisposto attraverso un lavoro congiunto tra l'AdSP, la struttura del Commissario straordinario e la Società di gestione dell'aeroporto di Genova.

Condividi

TAG: PORTI - POLITICHE MARITTIME - LOGISTICA

Articoli correlati

Così il nuovo Staging Point acquisisce il 50% del

Venerdì, accordo tra Centro Marine e Autorità

Entra in funzione il Terminal 15 di Palermo Nord

La Nazione (ed. La Spezia)

Genova, Voltri

GENOVA LO HA ANNUNCIATO IL PRESIDENTE DELLA REGIONE GIOVANNI TOTI

«Un miliardo di investimenti per il porto»

«È un piano di investimenti e di lavori che cambierà la faccia del **porto** di Genova».

Lo ha detto il presidente della Regione Giovanni Toti presentando il programma straordinario di un miliardo di investimenti per la ripresa e lo sviluppo dello scalo.

«Non stiamo parlando solo di banchine, dighe e sistema di trasporto che ne sono la parte principale ma anche di strutture che ne sono il corollario: il waterfront, la riqualificazione dell' Hennebique e l' aeroporto» ha ricordato Toti, sottolineando che è già stato fatto «un grande lavoro» dopo il crollo di ponte Morandi che ha consentito allo scalo di chiudere in sostanziale pareggio di traffici: «Oggi facciamo un passo in più: lavoriamo per dare reale competitività al **porto** di Genova e una reale integrazione con la città che speriamo possa essere presto arricchita dal Terzo Valico». È l' aspetto che sottolinea anche il sindaco e commissario Marco Bucci. «C' è molta integrazione città **porto** che in passato non esisteva e stiamo costruendo giorno dopo giorno e che ci trascina a sinergie positive» ha detto aggiungendo «Mi aspetto dalla cittadinanza supporto perché chiederemo due tre anni di lavori che potranno portare problemi perché, interrompono la circolazione e i flussi, però stiamo lavorando per il futuro».



PORTO, OPERE PER UN MILIARDO MA SERVONO FONDI

Garantiti 450 milioni dalle leggi dello Stato ne mancano ancora 600 Dal ribaltamento a mare alla nuova Torre Piloti

Garantiti 450 milioni dalle leggi dello Stato ne mancano ancora 600 Dal ribaltamento a mare alla nuova Torre Piloti Un miliardo di euro per consentire al porto di Genova di trasformarsi in una piattaforma logistica in grado di dare servizi efficienti alle merci e alle persone. Attingendo al decreto legge per Genova, alla Legge di Bilancio 2019, ma anche ai fondi messi a disposizione dall' autorità di sistema portuale, da altri enti pubblici e, in piccola parte, anche da privati, la Lanterna si troverà così ad amministrare un' enorme massa di liquidità da far convergere sugli interventi in grado di sostenerne lo sviluppo. Ma se 450 milioni sono già garantiti dalle leggi dello Stato, altri seicento vanno ancora individuati. Non solo, quindi, miglioramenti della viabilità e nuove infrastrutture, ma anche interventi per il ribaltamento a mare dello stabilimento di Fincantieri a Sestri Ponente, per il potenziamento dei collegamenti con l' aeroporto "Cristoforo Colombo", l' avvio di nuove opere, come la diga foranea, e il rilancio di strutture da tempo inutilizzate, a partire dall' Hennebique. Un intervento robusto, messo a punto negli ultimi mesi e che ora viene presentato nella sua interezza. Fondamentale, a questo punto, è però accelerare il più possibile i tempi, affinché gli interventi appena presentati possano concretizzarsi. Ma vediamo nel dettaglio quali sono i fondi a cui può accedere il porto di Genova, quale le opere e i soggetti a vario titolo coinvolti.

Il costo complessivo dell' operazione supera il miliardo di euro e in parte arriva dal Decreto legge Genova successivo al crollo del ponte Morandi e dalla Legge di Bilancio 2019 per un piano che punta a migliorare l' accessibilità al porto, l' integrazione fra città e porto e i collegamenti intermodali con l' aeroporto "Cristoforo Colombo".

A presentare in Regione il piano straordinario di interventi approvato dal commissario per la ricostruzione, il sindaco Marco Bucci su proposta del presidente dell' autorità di sistema portuale Paolo Signorini, sono, oltre ai due, il vice ministro Edoardo Rixi e il presidente della Regione Giovanni Toti.

«Il programma - si spiega durante la presentazione - beneficerà per un periodo di tre anni delle deroghe previste per la ricostruzione del Ponte Morandi e verrà finanziato dalle risorse stanziare dalla cosiddetta « manovra Genova », oltre a quelle già a bilancio dell' Autorità e di altri soggetti pubblici e privati ».

Nel dettaglio il programma straordinario ha un costo complessivo di un miliardo e 61 milioni di euro, finanziato per 449,3 milioni, di cui 202,3 milioni con la « manovra Genova » ; 160,5 milioni con fondi a bilancio dell' authority, 72,3 milioni da altri soggetti pubblici e 14,2 milioni di euro da capitali privati. Il fabbisogno è di 612 milioni, di cui 215 per il Ribaltamento a mare di Fincantieri; 300 per la prima fase della Diga Foranea; 90 alla quota di Hennebique a carico dei privati e 7 milioni come cofinanziamento per l' intervento di adeguamento del Parco Fuori Muro.

Tra gli interventi principali anche il prolungamento della sopraelevata portuale (46 milioni), il nuovo collegamento tra il nodo di San Benigno e calata Bettolo (31,3), il varco Etiopia (15,8), ma anche la nuova Torre Piloti disegnata da Renzo Piano (14,7), lo spostamento dei depositi costieri Carmagnani e Superba da Multedo in aree il più possibile lontano dalle case (20), il completamento della passeggiata del canale di Prà (15), il primo lotto dell' ampliamento dell' aerostazione (16), la realizzazione della stazione ferroviaria di Erzelli (65 milioni), la messa in sicurezza del viadotto Pionieri e Aviatori d' Italia (3 milioni), la realizzazione della cabinovia aeroporto-Erzelli (9).

- (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA Il presidente dell' autorità di sistema portuale Paolo Signorini.



Economia Trasporti

Porto Genova, stanziati investimenti per oltre 1 miliardo di euro

Tra progetti più importanti: ribaltamento a mare stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, nuova diga foranea, nuova torre dei piloti, ampliamento aeroporto e integrazione porto-città

GIOVANNI TOTI

(Teleborsa) - Dopo la tragedia del crollo del Ponte Morandi, è stato presentato oggi, in data 25 gennaio, a Genova, il programma straordinario per il rilancio e lo sviluppo del porto, che prevede investimenti per oltre 1 miliardo di euro, di cui 449 milioni già finanziati. Tra gli interventi più attesi per migliorare la competitività del porto genovese vi è il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, che consentirà al polo industriale genovese di accogliere navi più grandi, la realizzazione della nuova diga foranea, della nuova torre dei piloti, l'ampliamento dell'aeroporto e l'integrazione porto-città che prevede anche la riqualificazione dell'Hennebique, uno degli edifici più prestigiosi del capoluogo ligure. "È un progetto ambizioso, il più grande investimento a Genova dalle Colombiane del '92", ha commentato il vice ministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi. "Questo programma di sviluppo - ha spiegato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini - verrà realizzato a cura dell'Autorità portuale, finanziato con risorse del Decreto Genova ed, esclusa la nuova diga, dovrà essere completato entro 3 anni, grazie anche alle deroghe che il commissario sta utilizzando per la ricostruzione di Ponte Morandi". "È un'altra prova tangibile - ha aggiunto il sindaco di Genova, Marco Bucci - di come, quando le amministrazioni lavorano assieme, si possono raggiungere grandi risultati. Abbiamo un programma da oltre 1 miliardo e noi ci impegneremo per portarlo avanti". "Stiamo parlando di investimenti e di un piano di lavoro - ha concluso il governatore della Liguria, Giovanni Toti - che cambierà faccia al porto di Genova".

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, there's a navigation bar with the site name 'teleborsa' and various menu options like 'NOTIZIE', 'QUOTAZIONI', 'RUBRICHE', 'AGENZIA', 'VIDEO', 'ANALISI TECNICA', 'STRUMENTI', 'GUIDE', 'PRODOTTI', and 'L'AZIENDA'. Below the navigation, there's a main headline: 'Porto Genova, stanziati investimenti per oltre 1 miliardo di euro'. Underneath, a sub-headline reads: 'Tra progetti più importanti: ribaltamento a mare stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, nuova diga foranea, nuova torre dei piloti, ampliamento aeroporto e integrazione porto-città'. The article text is partially visible, starting with '(Teleborsa) - Dopo la tragedia del crollo del Ponte Morandi...'. There are also some promotional banners for 'Fibra Vodafone' and 'Amazon.it' visible on the page.

Porti: Spezia e Carrara aumentano traffici e passeggeri

+1,2% contenitori, +0,1% merci, +4,7% passeggeri

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

The screenshot shows a news article from ANSA. The main headline is "Porti: Spezia e Carrara aumentano traffici e passeggeri" with sub-headlines "+1,2% contenitori, +0,1% merci, +4,7% passeggeri" and "24 gennaio, 19:08". The article text is partially visible, matching the main text on the left. The page includes a navigation menu at the top, a main image of a cargo ship, and a sidebar with various widgets like "ANSAVloggiArt", "Blue Revolution", "PREVISIONI METEO - MARINE", and a list of related websites at the bottom.

Ferpress

La Spezia

AdSP Mar Ligure Orientale: bene i traffici per La Spezia e Marina di Carrara nel 2018

(FERPRESS) La Spezia, 25 GEN L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, rende noti i dati di traffico della merce movimentata negli scali di La Spezia e Marina di Carrara nello scorso anno. Complessivamente i dati, più che positivi, sono i seguenti:

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

The screenshot shows the Ferpress website interface. At the top, there are logos for 'SHIPING, FORWARDING, LOGISTICA' and 'MILANO 21 gennaio 1 febbraio 2019'. Below these is the 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA' logo. The main content area displays the article title 'AdSP Mar Ligure Orientale: bene i traffici per La Spezia e Marina di Carrara nel 2018' and the start of the text. On the right side, there are several promotional banners, including one for 'SIPOTRA' with the text 'Innovazioni tecnologiche e governo della mobilità' and another for 'ARCHIVIO QUOTIDIANO DAILYLETTER'. At the bottom of the page, there is a 'DAILYLETTER' section with a 'Subscribe' button.

Nel 2018 il traffico delle merci movimentato dal porto della Spezia è diminuito del -1,3%

Lo scorso anno il traffico delle merci movimentato dal porto della Spezia è diminuito del -1,3% essendo ammontato a 15,78 milioni di tonnellate rispetto a 15,98 milioni di tonnellate nel 2017. Nel settore delle merci varie sono state movimentate 13,50 milioni di tonnellate (-2,2%), con un traffico dei container che è stato pari a 1.485.623 teu (+0,8%) di cui 747.708 teu all'imbarco (+0,7%) e 737.915 teu allo sbarco (+0,9%). I container in trasbordo sono stati 151mila teu (-8,1%). Il volume di traffico delle rinfuse liquide ha registrato un rialzo del +25,5% attestandosi a 1,37 milioni di tonnellate, mentre quello delle rinfuse solide è calato del -16,0% a 907mila tonnellate. Quanto al traffico delle merci movimentato dal porto spezzino per via ferroviaria, nel 2018 sono stati utilizzati complessivamente oltre 128mila carri (+1,3%) che attestano al 33% la quota di trasporto ferroviario dello scalo. Lo scorso anno il traffico crocieristico alla Spezia è stato di 472mila passeggeri (+3,7%), di cui 5.467 quelli in homeport imbarcati e sbarcati ai terminal crociere (-38,0%). Le navi passeggeri che hanno scalato le banchine spezzine sono state 129. L'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha annunciato che per il 2019 è stimato un traffico di oltre 700mila passeggeri in transito. Nel 2018 il porto di Marina di Carrara, che è gestito sempre dall'AdSP del Mar Ligure Orientale, ha movimentato 2,50 milioni di tonnellate (+9,5%), di cui 492mila tonnellate di rinfuse solide (-7,1%) e 2,00 milioni di tonnellate di merci varie (+14,5%) che includono 877mila tonnellate di carichi containerizzati (+22,5%) - con una movimentazione di contenitori pari a 57.999 teu (+10,6%) -, 582mila tonnellate di rotabili (+22,0%) e 546mila tonnellate di altre merci varie (-2,1%). Il traffico passeggeri si è attestato a 23.534 transiti (+32,1%). Complessivamente lo scorso anno i porti di La Spezia e Carrara hanno movimentato 18,3 milioni di tonnellate di merci (+0,1%), con un traffico dei container che è stato pari a 1,54 milioni di teu (+1,2%), e 495mila passeggeri(+4,7%). «Si tratta - ha commentato la presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Carla Roncallo - di dati assolutamente positivi, che consolidano per lo scalo spezzino la forte crescita registrata lo scorso anno e che danno atto del forte trend di crescita di Marina di Carrara, che contiamo di incrementare ulteriormente, in maniera significativa nel 2019».



Nel 2018 il traffico delle merci movimentato dal porto della Spezia è diminuito del -1,3%

A Marina di Carrara il totale è stato di 2,5 milioni di tonnellate (+9,5%)

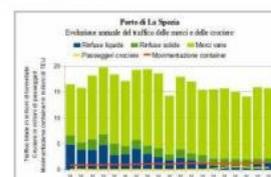
Lo scorso anno il traffico delle merci movimentato dal porto della Spezia è diminuito del -1,3% essendo ammontato a 15,78 milioni di tonnellate rispetto a 15,98 milioni di tonnellate nel 2017. Nel settore delle merci varie sono state movimentate 13,50 milioni di tonnellate (-2,2%), con un traffico dei container che è stato pari a 1.485.623 teu (+0,8%) di cui 747.708 teu all'imbarco (+0,7%) e 737.915 teu allo sbarco (+0,9%). I container in trasbordo sono stati 151mila teu (-8,1%). Il volume di traffico delle rinfuse liquide ha registrato un rialzo del +25,5% attestandosi a 1,37 milioni di tonnellate, mentre quello delle rinfuse solide è calato del -16,0% a 907mila tonnellate.

Quanto al traffico delle merci movimentato dal porto spezzino per via ferroviaria, nel 2018 sono stati utilizzati complessivamente oltre 128mila carri (+1,3%) che attestano al 33% la quota di trasporto ferroviario dello scalo.

Lo scorso anno il traffico crocieristico alla Spezia è stato di 472mila passeggeri (+3,7%), di cui 5.467 quelli in homeport imbarcati e sbarcati ai terminal crociere (-38,0%). Le navi passeggeri che hanno scalato le banchine spezzine sono state 129. L'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha annunciato che per il 2019 è stimato un traffico di oltre 700mila passeggeri in transito.

Nel 2018 il porto di Marina di Carrara, che è gestito sempre dall'AdSP del Mar Ligure Orientale, ha movimentato 2,50 milioni di tonnellate (+9,5%), di cui 492mila tonnellate di rinfuse solide (-7,1%) e 2,00 milioni di tonnellate di merci varie (+14,5%) che includono 877mila tonnellate di carichi containerizzati (+22,5%) - con una movimentazione di contenitori pari a 57.999 teu (+10,6%) -, 582mila tonnellate di rotabili (+22,0%) e 546mila tonnellate di altre merci varie (-2,1%). Il traffico passeggeri si è attestato a 23.534 transiti (+32,1%).

Complessivamente lo scorso anno i porti di La Spezia e Carrara hanno movimentato 18,3 milioni di tonnellate di merci (+0,1%), con un traffico dei container che è stato pari a 1,54 milioni di teu (+1,2%), e 495mila passeggeri(+4,7%). «Si tratta - ha commentato la presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Carla Roncallo - di dati assolutamente positivi, che consolidano per lo scalo spezzino la forte crescita registrata lo scorso anno e che danno atto del forte trend di crescita di Marina di Carrara, che contiamo di incrementare ulteriormente, in maniera significativa nel 2019».



La Spezia record nel trasporto intermodale

I dati del sistema porto-ferrovia evidenziano un primato sia italiano che europeo

Anna Pucci LA SPEZIA LO SCALO della Spezia viaggia a gonfie vele e si conferma al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso diretto ai mercati di destinazione finale. Lo dicono i dati consuntivi 2018, diffusi ieri dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure orientale, che comprende anche il porto toscano di Marina di Carrara. «Dati assolutamente positivi - commenta la presidente Carla Roncallo -, che consolidano per lo scalo spezzino la forte crescita registrata lo scorso anno e che danno atto del forte trend di crescita di Marina di Carrara». I dati complessivi, per i due porti, sono i seguenti: 1.543.000 contenitori movimentati (+1,2%) per un totale di 18,3 milioni tonnellate di merce (+0,1%). Per il settore crociere, nel 2018 hanno fatto scalo in totale 495 mila passeggeri (+4,7% rispetto al 2017).

NELLO SPECIFICO del porto della Spezia, nel 2018 si è registrato un consolidamento del traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1.485.623 teu pari al +0,8% (teu è acronimo di twenty-foot equivalent unit, misura standard di volume nel trasporto dei container che corrisponde a circa 40 metri cubi totali). «Un volume di traffico rilevante che conferma il ruolo di primo piano che lo scalo riveste da anni nel contesto della portualità nazionale e mediterranea», sottolinea l' Authority. In particolare, in export sono stati movimentati 747.708 teu (+0,7%) e in import 737.915 (+0,9%). E' invece diminuita l' attività di trasbordo: 151 mila movimenti complessivi a banchina (-8,1%). In termini di tonnellate complessive, il traffico nel 2018 si attesta a 15,78 milioni (-1,3%) di cui 1,369 milioni di rinfuse liquide (+25,5%), 907 mila di rinfuse solide (-16,6%) e 13,504 milioni di merci varie (-2,2%). Il trasporto in container rappresenta oltre l' 85 per cento del totale.

TRA I SERVIZI d' eccellenza che rendono competitivo il porto della Spezia c' è la possibilità di trasportare i contenitori con convogli ferroviari, il così detto trasporto intermodale. Il traffico su ferro ha movimentato lo scorso anno oltre 128 mila carri (+1,3%) dato che attesta al 33% la quota di trasporto ferroviario: un terzo delle merci, insomma, nel porto spezzino viaggia non su gomma ma su rotaia e questa quota è tra le più rilevanti in Italia e in Europa.

PER LE CROCIERE, nel 2018 sono transitati complessivamente nel golfo 472 mila crocieristi (+3,7% sull' anno precedente), di cui 5.467 quelli in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal spezzino. Le navi passeggeri che hanno fatto scalo sono state 129. Per il 2019 è stimato un traffico di oltre 700 mila passeggeri in transito. Il traffico passeggeri è destinato a crescere ancora: è sotto esame la proposta unitaria di project financing di Royal Caribbean, Msc e Costa per la gestione trentennale del servizio con costruzione della nuova stazione crocieristica.



Traffici in aumento a Spezia e Carrara

Roncallo: Contiamo di incrementare ulteriormente nel 2019

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

Massimo Belli

The screenshot shows the top of a web page for 'Messaggero Marittimo'. The header includes the logo 'm sc' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below the header is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main article title is 'Traffici in aumento a Spezia e Carrara' by Massimo Belli, dated 23 January 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the screenshot, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI VIDEO' with small thumbnail images and titles.

La Spezia, container stabili

di Giorgio Carozzi

Genova - Il porto della Spezia registra nel 2018 un consolidamento del traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1.485.623 TEU (+0,8%). In particolare, in export i contenitori totali movimentati sono stati 747.708 TEU (+0,7%) ed in import 737.915 (+0,9%). Nel 2018 diminuisce l'attività di trasbordo con 151mila movimenti complessivi a banchina (-8,1%). Traffico su ferro «Numeri importanti espressi anche dal trasporto intermodale nel porto della Spezia» scrive l'Authority in una nota. Nel 2018 sono stati movimentati complessivamente oltre 128mila carri (+1,3%) che attestano al 33% la quota di trasporto ferroviario nel porto spezzino, «quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa e che conferma negli anni l'eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto». Traffico complessivo In termini di tonnellate complessive, il traffico svolto nel 2018 si attesta a 15,78 milioni (-1,3%), di cui 1,369 milioni di rinfuse liquide (+25,5%), 907mila di rinfuse solide (-16,6%) e 13,504 milioni di merci varie (-2,2%). Oltre l'85% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto. Passeggeri Nel 2018 sono transitati complessivamente nel golfo spezzino 472mila crocieristi (+3,7%) di cui quelli in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere, 5.467 unità. Le navi passeggeri che hanno scalato le banchine spezzine sono state 129. Per il 2019 è stimato un traffico di oltre 700mila passeggeri in transito.

The screenshot shows a news article on a website. The main headline is "La Spezia, container stabili" with a sub-headline "Genova - Il porto guidato da Carlo Roncallo ha movimentato quasi 1,5 milioni di contenitori. Cresce ancora il traffico su ferro." The article text is partially visible, matching the main text provided. The page layout includes a navigation bar at the top, a sidebar with "MAGAZINE" and "PUBBLICITÀ" sections, and a "SHIPPING MOVEMENTS" section at the bottom right with icons for various shipping services.

Il Secolo XIX

Marina di Carrara

Carrara punta a triplicare i traffici dopo il matrimonio con La Spezia

Alberto Quarati /GENOVA I porti del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara) chiudono il 2018 con una crescita con 1,5 milioni di container movimentati (+1,2%), mantenendo sostanzialmente invariato il traffico rispetto all' anno precedente (18,3 milioni di tonnellate +0,1%) anche per effetto di una calo nelle rin fuse solide (907 mila tonnellate, -16,6%) e delle merci varie (13,5 milioni, -2,2%) a Spezia, **porto** che però lo scorso anno aveva registrato un boom di traffico (+12,6%) «e per questo non era scontato, specie per la non grande quantità di spazi a disposizione, mantenere anche nel 2018 il segno positivo», spiega la presidente dell' Autorità di sistema portuale, Carla Roncallo.

A beneficiare dell' accorpamento amministrativo del 2016 pare soprattutto Marina di Carrara, «passata da un milione a 2,4 milioni di tonnellate movimentate: penso che quest' anno potremo sfiorare le tre, anche grazie all' ingresso di nuovi operatori a fianco del terminalista **Porto** Carrara. Prima Grendi, che quest' anno ha ulteriormente aumentato i traffici, e poi Pericoli, entrato a fine anno nel settore merci varie di cui vedremo gli effetti positivi nel cumentazione tecnica per l' affidamento al consorzio MscCosta-Rccl della gestione del traffico crociere, in attesa di partire con i lavori per alla Calata Paita per la Stazione Marittima, che non stimo prima di tre anni alla luce degli incastri con i lavori al terminal Lsct.

Quest' anno, in cui prevediamo 700 mila passeggeri, ospiteremo "AidaNova" e "Costa Smeralda", le prime navi a gas: stiamo valutando l' adattamento per la fornitura di questo combustibile via mare dal terminal di Panigaglia. Siamo anche in dirittura d' arrivo con le pratiche per partire con i lavori dei nuovi binari in **porto**-abbiamo modificato il progetto, portandone due a 750 metri di lunghezza, per quasi 40 euro di investimento». Possibilità del ritorno dei traghetti? «È una cosa che auspico - risponde Roncallo - tenderei a escluderla alla Spezia, viste le poche aree, ma su Marina di Carrara qualche ragionamento si può fare. Poi, ovviamente, dipende dall' interesse per gli armatori».



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

i dati forniti dalla port authority dati forniti dalla port authority

Quasi 2,5 milioni di tonnellate il porto chiude il 2018 a +9,5%

Soddisfazione della presidente Carla Roncallo: contiamo di crescere ancora Le merci varie hanno fatto registrare un +14,5%, passeggeri a +32% Soddisfazione della presidente Carla Roncallo: contiamo di crescere ancora Le merci varie hanno fatto registrare un +14,5%, passeggeri a +32%

MARINA DI CARRARA. I dati del traffico portuale per il 2018 sono positivi. Li ha forniti l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (Adsp in sigla), relativi sia alla Spezia che a Marina di Carrara. Complessivamente, i due porti insieme: 1.543.000 contenitori (+1,2%), 18,3 milioni di tonnellate di merce (+0,1%); 495mila passeggeri (+4,7%). Il dettaglio di Marina di Carrara. Il nostro scalo, si spiega nel comunicato, chiude l' anno trascorso con un incremento complessivo del traffico merci a banchina del 9,5% pari a 2.496.000 tonnellate movimentate, di cui 492mila come rinfuse solide, che manifestano una flessione del 7,1% e 2.004.000 come merci varie, con incremento del +14,5%. Tra queste ultime, 877mila sono le containerizzate (+22,5%), 582mila il traffico Ro-Ro (+22%) e 546mila le altre merci varie (-2,1%). In crescita il traffico contenitori con 57.999 Teu trasportati nell' anno (+10,6%). Il traffico passeggeri si attesta nell' anno a 23.534 transiti, con un incremento del 32% sul 2017. «Si tratta di dati assolutamente positivi, che consolidano per lo scalo Spezzino la forte crescita registrata lo scorso anno e che danno atto del forte trend di crescita di Marina di Carrara, che contiamo di incrementare ulteriormente, in maniera significativa nel 2019», ha dichiarato la Presidente Carla Roncallo.

I numeri del porto di Spezia sono ovviamente ben più alti rispetto a Carrara. Nel 2018 lo scalo spezzino per quanto riguarda i contenitori ne ha movimentato 1.485.623 (+0,8%). Numeri importanti sono stati espressi anche dal trasporto intermodale nel porto della Spezia: nel 2018 sono stati movimentati complessivamente oltre 128mila carri (+1,3%) che attestano al 33% la quota di trasporto ferroviario nel porto spezzino, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa. In termini di tonnellate complessive, il traffico svolto nel 2018 si attesta a 15,78 milioni (-1,3%). Nel 2018 sono transitati nel golfo spezzino 472mila crocieristi (+3,7%).

Per il 2019 è stimato un traffico di oltre 700mila passeggeri in transito.

A proposito di crociere: in merito alla gara per l' affidamento del servizio crocieristico e la realizzazione delle opere ad esso connesso, entro i termini previsti è pervenuta la sola offerta dei soggetti proponenti, ovvero Royal Caribbean, Msc e Costa Crociere.

Ricordiamo che nel disciplinare l' Adsp si era riservata la possibilità di negoziare con l' aggiudicatario l' affidamento in concessione di parte della banchina Taliercio, al fine di realizzare qui un analogo servizio rivolto ai crocieristi.

Il vincitore della gara, per avere in concessione anche la banchina di Carrara, dovrà realizzare un terminal provvisorio sulla Taliercio, a proprie spese, di circa 400 metri quadrati, per un investimento non inferiore a 250.000 euro, oltre a garantire un traffico passeggeri non inferiore a 70.000 annui.

Quasi 2,5 milioni di tonnellate il porto chiude il 2018 a +9,5%
Soddisfazione della presidente Carla Roncallo: contiamo di crescere ancora
Le merci varie hanno fatto registrare un +14,5%, passeggeri a +32%

Aumenta l'Imu per i fabbricati a canone concordato

La provincia sceglie Martina, Carrara in controtendenza

La Nazione

Marina di Carrara

LA SVOLTA CONSISTENTE INCREMENTO DI PASSEGGERI

Carrara «scopre» le crociere E si fa roseo il futuro del porto

Cristina Lorenzi

CARRARA UN PORTO in crescita che dopo la crisi registra un'impennata dei traffici del 9,5 per cento. E' lo scalo di Marina di Carrara che recentemente, ai movimenti delle merci, aggiunge anche un traffico crocieristico in via di espansione e nuovi operatori che stanno concorrendo al rilancio delle banchine.

Questi i numeri che confortano la presidente dell' **Autorità portuale** Carla Roncallo e fanno sperare in un' ulteriore crescita.

ALL' INCREMENTO complessivo del traffico merci sulle banchina del 9,5% pari a 2 milioni e 496mila tonnellate movimentate, sono registrate 492mila tonnellate come rinfuse solide, che manifestano una flessione del 7,1 per cento e 2 milioni e 4mila tonnellate di merci varie, salite al 14,5 per cento. Tra queste ultime, 877mila sono le containerizzate, anch' esse con un vistoso segno più del 22,5 per cento, 582mila tonnellate relative invece al traffico Ro-Ro, anch' esso con un' impennata del 22 per cento e 546mila le altre merci, calate invece del 2,1 per cento.

NEL BILANCIO del porto marinello anche una crescita del traffico contenitori con 57.999 container trasportati nell' anno che hanno costituito una crescita del 10,6 per cento. Dati che parlano di crescita e rilancio anche quelli relativi al traffico passeggeri che nel 2018 ha registrato 23.534 turisti, con un incremento del 32 per cento sul 2017 che la dice lunga sulla prossima vocazione della banchina Taliercio.

«Si tratta - ha spiegato con soddisfazione Carla Roncallo - di dati assolutamente positivi che danno atto del forte trend di crescita di Marina di Carrara, che contiamo di incrementare ulteriormente, in maniera significativa, nel 2019».

L' attività dell' **Autorità portuale** non si limita alle entrate e uscite delle merci, ma in questi mesi è concentrata su importanti progetti attesi dai carraresi. Il 2019 sarà l' anno del water front: in cantiere la progettazione esecutiva di tre lotti, anche se i più ottimisti parlano già di vedere le prime gru entro la fine dell' anno. Per l' intervento del lotto su via Rinchiosa, cerniera turistica con il litorale, si parla di un concorso di idee. Allo studio anche il piano regolatore del porto che prevede una rivoluzione all' interno dello scalo e un ampliamento delle banchine, mal visto dagli ambientalisti. Al momento siamo nella fase delle valutazioni di impatto ambientale sulla costa e sull' erosione.

The image shows a newspaper clipping from 'L'ECONOMIA DEL MARE'. The main headline is 'La Spezia record nel trasporto intermodale' with a sub-headline 'I dati del sistema porto-ferrovia evidenziano un primato sia italiano che europeo'. Below this, there are several smaller articles. One is titled 'Carrara «scopre» le crociere E si fa roseo il futuro del porto' and features a photo of a family on a boat. Another article is titled 'LA SVOLTA CONSISTENTE INCREMENTO DI PASSEGGERI' and 'Carrara «scopre» le crociere E si fa roseo il futuro del porto'. There are also sections for 'Cifre positive' and 'Superata la crisi'.

Crescono i traffici e boom di crocieristi

di CRISTINA LORENZI CHIUSURA con il botto per il bilancio del porto Marina. Lo scalo chiude l'anno con un incremento del 9,5 per cento. La notizia viene data con soddisfazione dalla presidente dell' **Autorità portuale** Carla Roncallo che sottolinea la vivacità del nostro scalo il cui trend positivo, nelle mire dell' **Autorità**, non dovrà che essere intensificato. Questi i numeri che confortano e fanno sperare in un roseo 2019: oltre all'incremento complessivo del traffico merci sulle banchine del 9,5% pari a 2 milioni e 496mila tonnellate movimenche manifestano una flessione del 7,1 per cento e 2 milioni e 4mila come merci varie, con incremento del 14,5 per cento. Tra queste ultime, 877mila sono le containerizzate, anch'esse con un vistoso segno più del 22,5 per cento, sono state registrate 492mila tonnellate come rinfuse solide, 582mila tonnellate relative invece al traffico Ro-Ro, anch'esso con un'impennata del 22 per cento e 546mila le altre merci varie, calate invece del 2,1 per cento. Nel bilancio del porto marinello anche una crescita del traffico contenitori con 57.999 container trasportati nell'anno che hanno costituito una crescita del 10,6 per cento.

Dati confortanti che testimoniano la vitalità del porto anche quelli relativi al traffico passeggeri che si attesta nell'anno passato a 23.534 transiti, con un incremento del 32 per cento sul 2017. Da registrare che negli ultimi tempi il porto ha avuto nuovi imprenditori dal gruppo Grendi a Perioli che si sono aggiunti alla Porto spa di Enrico Bogazzi. «Si tratta - ha spiegato con soddisfazione Carla Roncallo - di dati positivi che danno atto del forte trend di crescita di Marina di Carrara, che contiamo di incrementare ulteriormente, in maniera significativa nel 2019».

NEL FRATTEMPO la presidente Roncallo è impegnata in importanti progetti attesi dalla cittadinanza. Il 2019 sarà l'anno della progettazione esecutiva del water front anche se i più ottimisti parlano già di vedere i primi cantieri di almeno tre lotti entro la fine dell'anno. Per l'intervento su via Rinchiosa si parla di un concorso di idee. Allo studio anche il piano regolatore del porto che prevede una rivoluzione all'interno dello scalo e un ampliamento, visto male dagli ambientalisti. Al momento del piano si sta valutando l'impatto ambientale sulla costa e sull'erosione.

Porti: Livorno; vertice in Regione sul futuro dello scalo

Convocato dal governatore toscano Enrico Rossi

(ANSA) - LIVORNO, 25 GEN - Un incontro sul futuro del porto di Livorno per fare chiarezza sulla situazione attuale e scongiurare una situazione di stallo e incertezza. Lo ha convocato oggi nella sede della Regione Toscana a Firenze dal governatore Enrico Rossi. Tra i presenti, spiega una nota, il sindaco di Livorno Filippo Nogarini e il presidente dell' **Autorità** di sistema del mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini. "Da questo incontro le istituzioni escono unite e concordi - ha detto Rossi al termine del vertice - è stato un positivo momento di chiarimento, utile a vantaggio del porto e della città. Naturalmente questo vertice non si sostituisce al Comitato **portuale**, né in alcun modo interferisce con le inchieste della magistratura, alla quale ribadiamo la nostra piena fiducia certi che le figure indagate possano dimostrare la correttezza del proprio operato". Per Rossi, "tuttavia sono emersi elementi importanti, anche a seguito di un incontro che si è tenuto ieri tra il sindaco Nogarini, il presidente Corsini e il ministro dei trasporti Toninelli. Usciamo avendo preso atto che tre importanti procedure sono in corso e che per la Darsena Europa c'è una proposta concreta per la realizzazione delle opere private". Tra gli aspetti emersi, sull' affidamento della gara per la selezione di un socio di maggioranza nella società Porto di Livorno 2000, l' **Autorità** ha assicurato che procederà in tempi rapidi all' assegnazione definitiva. Sulla Darsena Europa è stata confermata l' esistenza di una proposta per la realizzazione delle opere private da parte di un raggruppamento di imprese, che però non ha ancora completato la documentazione necessaria per l' effettiva valutazione dell' offerta. Sulla banchina 14, alla radice della Darsena Toscana l' **Autorità** **portuale** ha riferito di un parere del ministero, arrivato il 17 dicembre, che chiarisce la legittimità dell' uso della banchina per traffico misto merci-passeggeri. (ANSA).

Ferpress

Livorno

Livorno: vertice in Regione per garantire il governo del porto. Rossi, incontro positivo, procedure confermate

(FERPRESS) Livorno, 25 GEN Il futuro del porto di Livorno è stato al centro di un vertice istituzionale convocato dal presidente della Regione Enrico Rossi per fare chiarezza sulla situazione attuale e per scongiurare una situazione di stallo e incertezza che rischia di penalizzare la città, l'infrastruttura e l'intera economia regionale. All'incontro hanno partecipato tutti i soggetti pubblici che a vario titolo hanno responsabilità nello sviluppo del porto: i Comuni di Livorno e Collesalveti, rappresentati dai sindaci Filippo Nogarin e Lorenzo Bacci, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale con il presidente Stefano Corsini ed il segretario generale Massimo Provinciali, la Capitaneria di porto di Livorno con il Comandante Giuseppe Tarzia, la Provincia di Livorno con il Consigliere Jari De Filicaia e la Camera di Commercio Maremma e Tirreno con il presidente Riccardo Breda ed il segretario generale Pierluigi Giuntoli. Da questo incontro le istituzioni escono unite e concordi ha detto il presidente Rossi al termine del vertice è stato un positivo momento di chiarimento, utile a vantaggio del Porto e della città. Naturalmente questo vertice non si sostituisce al Comitato portuale, nè in alcun modo interferisce con le inchieste della magistratura, alla quale ribadiamo la nostra piena fiducia certi che le figure indagate possano dimostrare la correttezza del proprio operato. Tuttavia sono emersi elementi importanti, anche a seguito di un incontro che si è tenuto ieri tra il sindaco Nogarin, il presidente Corsini e il ministro dei trasporti Toninelli. Usciamo avendo preso atto che tre importanti procedure sono in corso e che per la Darsena Europa c'è una proposta concreta per la realizzazione delle opere private. Ecco, in sintesi, le principali questioni chiarite: sulla Banchina 14, l'Autorità portuale ha riferito di un parere del Ministero pervenuto lo scorso 17 dicembre che chiarisce la legittimità dell'uso della banchina per traffico misto merci/passeggeri. Questo parere sgombra il campo da dubbi sulla legittimità dell'uso della banchina per le cosiddette navi Ro-Pax, mentre sancisce che non può essere utilizzata per navi da crociera o traghetti con soli passeggeri. Sulla base di questo pronunciamento, è stata avviata una procedura condivisa per risolvere la questione dell'uso della Banchina 14. sull'affidamento della gara per la selezione di un socio di maggioranza nella società Porto di Livorno 2000 srl, l'Autorità ha assicurato che procederà in tempi rapidi all'assegnazione definitiva nel rispetto delle procedure di legge. infine sulla Darsena Europa è stata confermata l'esistenza di una proposta per la realizzazione delle opere private da parte di un raggruppamento di imprese, che però non ha ancora completato la documentazione necessaria per l'effettiva valutazione dell'offerta. Alla domanda diretta da parte della Regione sul rispetto dei fondamenti alla base del progetto per la Darsena Europa, l'Autorità portuale ha ribadito che la Darsena Europa è destinata ad accogliere i traffici dei container allo scadere delle concessioni attuali e fino alla saturazione dei volumi, così come previsto dal Piano regolatore portuale e dalle autorizzazioni per la realizzazione della Darsena stessa, e che invierà a breve una lettera ai soggetti che hanno presentato la proposta al fine di un suo completamento. Nel frattempo stanno proseguendo anche le procedure di consegna per la progettazione e sondaggi relativi alla realizzazione delle opere pubbliche connesse alla Darsena Europa. Tutti i soggetti presenti hanno condiviso l'esito dei chiarimenti e sottoscritto le procedure in corso, con l'obiettivo di rivedersi tra 1 mese al fine di verificarne lo stato di avanzamento.

The screenshot shows the Ferpress website interface. At the top, there are several banners for events like 'SHEPPARD ROMANOVICH ALOISIORECHES' and 'MILANO 21 gennaio 2019'. The main header features the Ferpress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. Below the header is a navigation menu with categories like 'HOME', 'L'AGENDA', 'MODALITÀ E SERVIZI', etc. The main content area displays a news article with the headline 'Livorno: vertice in Regione per garantire il governo del porto. Rossi, incontro positivo, procedure confermate'. The article text is partially visible, starting with '(FERPRESS) Livorno, 25 GEN Il futuro del porto di Livorno è stato al centro di un vertice istituzionale...'. To the right of the article is a 'LA NEWSLETTER DEL 21 GENNAIO 2019' section with a 'Sign up' button. Below the article, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. At the bottom of the page, there is a 'CONOSCIAMO IL TPL COME LA STRADA DI CASA' banner featuring a cartoon character and a 'DAILYLETTER' sign-up form.

Ecco, in sintesi, le principali questioni chiarite: sulla Banchina 14, l'Autorità portuale ha riferito di un parere del Ministero pervenuto lo scorso 17 dicembre che chiarisce la legittimità dell'uso della banchina per traffico misto merci/passeggeri. Questo parere sgombra il campo da dubbi sulla legittimità dell'uso della banchina per le cosiddette navi Ro-Pax, mentre sancisce che non può essere utilizzata per navi da crociera o traghetti con soli passeggeri. Sulla base di questo pronunciamento, è stata avviata una procedura condivisa per risolvere la questione dell'uso della Banchina 14. sull'affidamento della gara per la selezione di un socio di maggioranza nella società Porto di Livorno 2000 srl, l'Autorità ha assicurato che procederà in tempi rapidi all'assegnazione definitiva nel rispetto delle procedure di legge. infine sulla Darsena Europa è stata confermata l'esistenza di una proposta per la realizzazione delle opere private da parte di un raggruppamento di imprese, che però non ha ancora completato la documentazione necessaria per l'effettiva valutazione dell'offerta. Alla domanda diretta da parte della Regione sul rispetto dei fondamenti alla base del progetto per la Darsena Europa, l'Autorità portuale ha ribadito che la Darsena Europa è destinata ad accogliere i traffici dei container allo scadere delle concessioni attuali e fino alla saturazione dei volumi, così come previsto dal Piano regolatore portuale e dalle autorizzazioni per la realizzazione della Darsena stessa, e che invierà a breve una lettera ai soggetti che hanno presentato la proposta al fine di un suo completamento. Nel frattempo stanno proseguendo anche le procedure di consegna per la progettazione e sondaggi relativi alla realizzazione delle opere pubbliche connesse alla Darsena Europa. Tutti i soggetti presenti hanno condiviso l'esito dei chiarimenti e sottoscritto le procedure in corso, con l'obiettivo di rivedersi tra 1 mese al fine di verificarne lo stato di avanzamento.

Il Tirreno

Livorno

l' iniziativa del governatore rossi

Porto, il super-comitato porta un po' di pace

Occhi puntati sui problemi da risolvere: l' ok agli accosti in radice di Sponda Ovest, la Porto 2000 e la maxi-Darsena

LIVORNO. Dire che è finita a tarallucci e vino significherebbe sottovalutare la portata dello scontro nel porto di Livorno, ma certo si respira un clima un po' meno teso grazie al primo round dell' iniziativa messa in campo dal governatore Enrico Rossi, che ha dato vita al super-comitato delle istituzioni interessate a evitare l' impasse del porto.

Al tavolo c' erano tutti quanti i soggetti pubblici che in qualche misura sono coinvolti nello sviluppo del porto: i Comuni di Livorno e Collesalvetti con i sindaci Filippo Nogarini e Lorenzo Bacci, l' **Autorità** di Sistema **Portuale** con il presidente Stefano Corsini ed il segretario generale Massimo Provinciali, la Capitaneria di porto con l' ammiraglio Giuseppe Tarzia, la Provincia di Livorno col consigliere Jari De Filicaia e la Camera di Commercio rappresentata dal presidente Riccardo Breda e dal segretario generale Pierluigi Giuntoli.

Sono soprattutto tre i punti fermi messi nel corso dell' incontro: guardano gli accosti alla radice della Darsena Toscana, la gara per la privatizzazione della Porto 2000, il futuro della maxi-Darsena.

Quanto alla prima questione, l' Authority ha messo sul tavolo un parere del Ministero che in data 17 dicembre ha chiarisce la legittimità dell' uso della banchina per traffico misto merci/passeggeri. In tal modo è sembrato che si sia sgombrato il campo dalle perplessità sulla legittimità dell' uso della banchina per i traghetti merci-passeggeri. Resta inteso - è emerso - che la banchina però non può essere utilizzata per navi da crociera o traghetti con soli passeggeri.

Quanto basta per avviare a soluzione l' impasse in direzione dell' iter per arrivare a una concessione vera e propria. Relativamente alla gara per la selezione di un socio di maggioranza nella società Porto di Livorno 2000 srl, l' **Autorità** ha assicurato che procederà in tempi rapidi: l' assegnazione definitiva c' è già, ora si deve passare al contratto. «Altrimenti - dice Rossi - si deve comunque uscire dall' impasse nel rispetto delle procedure di legge».

Sulla Darsena Europa è stata confermata l' esistenza di una proposta anticipata dal Tirreno: il pool privato, però, non ha ancora completato la documentazione necessaria per l' effettiva valutazione dell' offerta. Alla domanda diretta da parte della Regione sul rispetto dei fondamenti alla base del progetto per la Darsena Europa, l' **Autorità portuale** ha ribadito che la Darsena Europa è destinata ad accogliere i traffici dei container allo scadere delle concessioni attuali e fino alla saturazione dei volumi, così come previsto dal Piano regolatore **portuale** e dalle autorizzazioni per la realizzazione della Darsena stessa, e che invierà a breve una lettera ai soggetti che hanno presentato la proposta al fine di un suo completamento. Nel frattempo stanno proseguendo anche le procedure di consegna per la progettazione e sondaggi relativi alla realizzazione delle opere pubbliche connesse alla maxi-Darsena Europa.



SVILUPPO L' OBIETTIVO È MIGLIORARE L' INNOVAZIONE

Investimenti e azioni ad hoc per le isole AI via il programma triennale Blue Port

LA DIREZIONE Sviluppo e Innovazione coordinerà il programma Blueport 2030, finanziato dalla Commissione Europea, con cui si avviano attività ed investimenti specificamente dedicati allo sviluppo ed all'innovazione della 'dimensione insulare del sistema portuale'; la **Autorità Portuale** si propone quale soggetto chiave non solo per l' approntamento di infrastrutture materiali di vitale importanza per le comunità isolate, ma anche per abilitare, facilitare e attivare processi legati alla 'Blue Economy'. In questo ambito esiste infatti un 'potenziale di crescita', su cui i porti hanno un ruolo primario nello 'sbloccare' le opportunità di sviluppo e innovazione sostenibili. Il primo obiettivo è una programmazione che minimizzi la pressione sulla rete viaria e renda più efficiente l' inostradamento dei flussi all' imbarco, il traffico in area portuale e nei punti di connessione con i centri urbani. Per ridurre i tempi di attuazione sono stati già attivati strumenti GIS per supportare e provvedere, di intesa con le amministrazioni locali, il ridisegno delle funzioni portuali dell' Elba che si collegano ai traghetti, ai traffici crocieristici, a quelli commerciali, con una particolare attenzione al porto dell' 'Energia' e della Pesca.

LA PREVISIONE degli interventi, distinti in breve medio e lungo periodo, con priorità alle azioni di messa in sicurezza ed efficienza dei servizi di continuità territoriale, saranno la base per le richieste di finanziamento previsti nel Documento unico di programmazione delle isole minori (Dupim).

Con infrastrutture date, le tecnologie ICT permetteranno di attivare servizi di infomobilità e di innovazione digitale a supporto della mobilità 'per l' isola' e di integrazione all' interno della viabilità insulare e con l' Aeroporto.

4 CRONACA LIVORNO
L'ECONOMIA DEL MARE
Porto, emerso dal vertice fiorentino: meno polemiche e più chiarezza
La ricetta emersa dal vertice fiorentino: meno polemiche e più chiarezza

IN REGIONE
Ecco chi c'era al tavolo

Sviluppo l'obiettivo è migliorare l'innovazione
Investimenti e azioni ad hoc per le isole AI via il programma triennale Blue Port

L'incidente le cause da attribuire al vento
Scrocco tra portacarantini in Darsena La Maesk Sheerness è ripartita ieri

Porto, il futuro passa dalla sinergia

La ricetta emersa dal vertice fiorentino: meno polemiche e più chiarezza

ABBASSARE i toni delle polemiche, chiarire l' applicazione delle normative, lavorare tutti insieme per lo sviluppo dei traffici portuali livornesi. Sono questi i punti sottolineati dal presidente della Regione Enrico Rossi nel "vertice" che si è svolto ieri mattina a Firenze con tutte le principali istituzioni dello scalo: dall' Autorità di sistema con Corsini e Provinciali all' Autorità marittima con l' ammiraglio Tarzia, dai sindaci Nogarini e Bacci al consigliere De Filicaia per la Provincia e il presidente della Camera di Commercio Breda con il segretario generale Giuntoli. Rossi ha posto sul tavolo di lavoro tre principali temi: la definizione dell' utilizzo dell' accosto 14, quello che ha generato i più recenti scontri e che è stato richiesto in concessione dalla società SDT (Sintermar e soci); la gara per la Porto 2000 che ormai da troppo tempo non si è conclusa con la formalizzazione; e infine la 'filosofia' alla base del grande progetto della piattaforma Europa, che deve rappresentare il futuro dei porti di Livorno non solo per i contenitori, ma liberando spazi in Darsena Toscana anche per gli altri traffici prevalenti, a partire dai ro/ro. Significativo in particolare il risultato sul piano delle riduzioni delle tensioni che si sono avute sul porto nelle ultime settimane. C' è stata, dichiarata e confermata, la comune affermazione della volontà di collaborare, cercando tutti di affrontare i problemi, certo complessi, ciascuno secondo le proprie competenze ma in armonia per la loro soluzione.

POSITIVI i commenti che abbiamo raccolto sia dal presidente dell' **AdSP** Corsini, sia dal consigliere della Provincia De Filicaia.

Quest' ultimo al termine dell' incontro ha voluto esprimere il ringraziamento al presidente Rossi per essersi fatto promotore del vertice e per aver affrontato temi da tempo oggetto di richieste di chiarimento. Sui tre temi posti dal presidente Rossi, quello della piattaforma Europa ha ribadito, a fronte di un dichiarato interesse da un raggruppamento che sta completando la procedura, che occorre puntare alla esecuzione di quanto espresso al piano regolatore del porto, cioè un grande e unico terminal contenitori, fatte salve ovviamente le realtà attuali e il loro impegno fino a quando la piattaforma non sarà realizzata.

Sulla Porto 2000 Rossi ha chiesto un' accelerazione della definizione della gara, vinta dall' Ati Onorato-Msc ma ancora in itinere.

Sull' accosto 14 la linea emersa dall' incontro è di utilizzarlo sulla base delle esigenze dei traffici, avendo ottenuto al MIT il necessario parere anche per la sua concessione operativa anche per i ro/pax.
A.F.



Piano organico porti, prevenzione corruzione e innovazione digitale

Riunito il Comitato di gestione AdSp mar Tirreno settentrionale

Giulia Sarti

LIVORNO Va avanti il lavoro del Comitato di gestione dell'AdSp mar Tirreno settentrionale, riunitosi ieri per discutere alcuni temi importanti per il futuro degli scali. Piano organico porti: il documento strategico di ricognizione con validità triennale e revisione annuale previsto dalla riforma Delrio e adottato 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. Sono 1935, tra amministrativi e operativi, i dipendenti che la rete dell'Alto Tirreno riesce ad esprimere tra Livorno, Piombino e l'Isola d'Elba; 97 i lavoratori part time. Il documento, incompleto dato che alcune imprese non hanno inviato agli uffici competenti le informazioni richieste, mette comunque in evidenza come a Livorno la situazione occupazionale sia stazionaria: la forza lavoro è la stessa 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 alla fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto) 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. I recenti 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, 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 e riconversione del personale. Nel pomeriggio di ieri nella sede di Palazzo Rosciano, la riunione è proseguita con l'approvazione della 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, AdSp 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, va ad agevolare in generale la città e in particolare anche la Port Authority, che potrebbe così migliorare la circolazione delle acque in porto. Per tale scopo, nei prossimi mesi sarà sottoscritto 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 Comitato ha approvato poi l'aggiornamento al 2021 del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza individuando le misure di mitigazione e prevedendo meccanismi di formazione, attuazione e controllo delle decisioni. La riunione del Comitato è stata anche l'occasione per presentare il protocollo di intesa per promuovere e attivare progetti di innovazione digitale e tecnologica in ambito portuale, nella logistica e nel trasporto intermodale e che verrà sottoscritto prossimamente da diversi soggetti: AdSp, Comune di Collesalveti, Polo dei sistemi logistici dell'Università di Pisa, Consorzio nazionale interuniversitario per le telecomunicazioni, Istituto tecnico industriale di Livorno, Cna Livorno, Confindustria Livorno-Massa Carrara, Interporto Vespucci, Camera di commercio locale e Associazione Caffè della scienza N.Badaloni. Insieme istituiranno una cabina di regia

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
Piazza dei Leghetti, 21, 57123 - Livorno (LI)
Tel. +39 0586 421111 - Fax +39 0586 421112

Messaggero Marittimo.it

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

Piano organico porti, prevenzione corruzione e innovazione digitale

Riunito il Comitato di gestione AdSp mar Tirreno settentrionale

Giulia Sarti

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome

Indirizzo email

Registrazione

ULTIME POPOLARI VIDEO

REGIONE TOSCANA: vertice istituzionale sulla situazione di Livorno

VINCENTO ONORATO E I MARITTIMI ITALIANI

AL VIA MASTERPLAN DEL "QUADRANTE" NAUSICORVERA

BLUE-PORT 2030: parte il programma per l'isola d'Elba

FEDRIGA: 55% di Trieste Airport a F2i

ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN

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, 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 e riconversione del personale. Nel pomeriggio di ieri nella sede di Palazzo Rosciano, la riunione è proseguita con l'approvazione della 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, AdSp 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, va ad agevolare in generale la città e in particolare anche la Port Authority, che potrebbe così migliorare la circolazione delle acque in porto. Per tale scopo, nei prossimi mesi sarà sottoscritto 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 Comitato ha approvato poi l'aggiornamento al 2021 del Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza individuando le misure di mitigazione e prevedendo meccanismi di formazione, attuazione e controllo delle decisioni. La riunione del Comitato è stata anche l'occasione per presentare il protocollo di intesa per promuovere e attivare progetti di innovazione digitale e tecnologica in ambito portuale, nella logistica e nel trasporto intermodale e che verrà sottoscritto prossimamente da diversi soggetti: AdSp, Comune di Collesalveti, Polo dei sistemi logistici dell'Università di Pisa, Consorzio nazionale interuniversitario per le telecomunicazioni, Istituto tecnico industriale di Livorno, Cna Livorno, Confindustria Livorno-Massa Carrara, Interporto Vespucci, Camera di commercio locale e Associazione Caffè della scienza N.Badaloni. Insieme 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. Tra le altre cose, 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 promosse attività di sostegno a una politica industriale dedicata alla Logistica digitale e saranno consolidati processi innovativi nei settori della digitalizzazione, 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. La cabina sarà coordinata dal Comune di Collesalveti. Ciascun firmatario si farà rappresentare da due membri che dureranno in carica un anno. Nel quadro della propria partecipazione alle attività della cabina di regia, la Port Authority promuoverà attività volte a favorire l'integrazione e l'interoperatività tra tutti i sistemi digitali adottati dalla Port community.

Regione Toscana: vertice istituzionale sulla situazione di Livorno

Rossi riunisce i rappresentanti con responsabilità nello sviluppo del porto

Giulia Sarti

FIRENZE Alla luce della recente situazione del porto di Livorno, il presidente della Toscana Enrico Rossi ha convocato un vertice istituzionale per fare chiarezza sul futuro dello scalo e scongiurare una situazione di stallo e incertezza che rischia di penalizzare la città, l'infrastruttura e l'intera economia regionale. Presenti all'incontro i rappresentanti delle istituzioni coinvolte nella responsabilità portuale a vario titolo: i Comuni di Livorno e Collesalveti, col sindaco Filippo Nogarin e Lorenzo Bacci, Stefano Corsini, presidente Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale con il segretario generale Massimo Provinciali, la Capitaneria di porto di Livorno con il comandante Giuseppe Tarzia, la Provincia con il consigliere Jari De Filicaia e la Camera di commercio Maremma e Tirreno con il presidente Riccardo Breda ed il segretario generale Pierluigi Giuntoli. Il presidente Rossi al termine ha sottolineato come le istituzioni presenti, escano dall'incontro unite e concordi: È stato un positivo momento di chiarimento, utile a vantaggio del porto e della città. Naturalmente questo vertice non si sostituisce al Comitato portuale, né in alcun modo interferisce con le inchieste della magistratura, alla quale ribadiamo la nostra piena fiducia certi che le figure indagate possano dimostrare la correttezza del proprio operato. Tuttavia -ha proseguito Rossi- sono emersi elementi importanti, anche a seguito di un incontro che si è tenuto ieri tra il sindaco Nogarin, il presidente Corsini e il ministro dei trasporti Toninelli. Usciamo avendo preso atto che tre importanti procedure sono in corso e che per la Darsena Europa c'è una proposta concreta per la realizzazione delle opere private. Diverse le questioni chiarite nel corso del vertice: la Banchina 14, su cui l'Autorità portuale ha riferito di un parere del ministero pervenuto lo scorso 17 Dicembre che chiarisce la legittimità dell'uso della banchina per traffico misto merci/passeggeri. Questo parere sgombra il campo da dubbi sulla legittimità dell'uso della banchina per le cosiddette navi ro-pax, mentre sancisce che non può essere utilizzata per navi da crociera o traghetti con soli passeggeri. Sulla base di questo pronunciamento, è stata avviata una procedura condivisa per risolvere la questione del suo futuro uso. Sull'affidamento della gara per la selezione di un socio di maggioranza nella società Porto di Livorno 2000 srl, l'Autorità ha assicurato che procederà in tempi rapidi all'assegnazione definitiva nel rispetto delle procedure di legge. Per la Darsena Europa, come accennato, è stata confermata l'esistenza di una proposta per la realizzazione delle opere private da parte di un raggruppamento di imprese; la documentazione necessaria per l'effettiva valutazione dell'offerta è in fase di completamento. La Regione ha chiesto chiarimenti sul rispetto dei fondamenti alla base del progetto per l'opera, domanda alla quale l'AdSp ha risposto ribadendo che la Darsena Europa è destinata ad accogliere i traffici dei container allo scadere delle concessioni attuali e fino alla saturazione dei volumi, così come previsto dal Piano regolatore portuale e dalle autorizzazioni per la realizzazione della Darsena stessa, e che invierà a breve una lettera ai soggetti che hanno presentato la proposta al fine di un suo completamento. Nel frattempo stanno proseguendo anche le procedure di consegna per la progettazione e sondaggi relativi alla realizzazione delle opere pubbliche connesse alla Darsena Europa. Al termine del vertice tutti i soggetti presenti hanno condiviso l'esito dei chiarimenti e sottoscritto le procedure in corso, con l'obiettivo di rivedersi il prossimo mese e verificare lo stato di avanzamento.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there's a navigation bar with 'Messaggero Marittimo.it' and a search icon. Below that, the article title 'Regione Toscana: vertice istituzionale sulla situazione di Livorno' is prominently displayed. A sub-headline reads 'Rossi riunisce i rappresentanti con responsabilità nello sviluppo del porto'. The article is dated '25 gennaio 2019' and is by 'Giulia Sarti'. There is a photo of a meeting. To the right of the article, there's a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the article, there are sections for 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'DA NON PERDERE'. On the far right, there are 'ULTIME' and 'POPOLARI' video thumbnails.

Diverse le questioni chiarite nel corso del vertice: la Banchina 14, su cui l'Autorità portuale ha riferito di un parere del ministero pervenuto lo scorso 17 Dicembre che chiarisce la legittimità dell'uso della banchina per traffico misto merci/passeggeri. Questo parere sgombra il campo da dubbi sulla legittimità dell'uso della banchina per le cosiddette navi ro-pax, mentre sancisce che non può essere utilizzata per navi da crociera o traghetti con soli passeggeri. Sulla base di questo pronunciamento, è stata avviata una procedura condivisa per risolvere la questione del suo futuro uso. Sull'affidamento della gara per la selezione di un socio di maggioranza nella società Porto di Livorno 2000 srl, l'Autorità ha assicurato che procederà in tempi rapidi all'assegnazione definitiva nel rispetto delle procedure di legge. Per la Darsena Europa, come accennato, è stata confermata l'esistenza di una proposta per la realizzazione delle opere private da parte di un raggruppamento di imprese; la documentazione necessaria per l'effettiva valutazione dell'offerta è in fase di completamento. La Regione ha chiesto chiarimenti sul rispetto dei fondamenti alla base del progetto per l'opera, domanda alla quale l'AdSp ha risposto ribadendo che la Darsena Europa è destinata ad accogliere i traffici dei container allo scadere delle concessioni attuali e fino alla saturazione dei volumi, così come previsto dal Piano regolatore portuale e dalle autorizzazioni per la realizzazione della Darsena stessa, e che invierà a breve una lettera ai soggetti che hanno presentato la proposta al fine di un suo completamento. Nel frattempo stanno proseguendo anche le procedure di consegna per la progettazione e sondaggi relativi alla realizzazione delle opere pubbliche connesse alla Darsena Europa. Al termine del vertice tutti i soggetti presenti hanno condiviso l'esito dei chiarimenti e sottoscritto le procedure in corso, con l'obiettivo di rivedersi il prossimo mese e verificare lo stato di avanzamento.

Livorno, approvato il nuovo Piano Organico Porti

maurizio de cesare

25 gennaio 2019 - 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 ieri 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 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 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.

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

VELETTORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONDOTTI - LAVORO CON NOI - LISTINO

Livorno, approvato il nuovo Piano Organico Porti

A Livorno 25 gennaio 2019 - 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 ieri 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 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 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.

TEMA: INFRASTRUTTURE - NOTIZIE

INVIATO: MIO

GRIMALDI GROUP
THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MAR
Lavoro Portuale Temporaneo

OMLOG
LIFESTYLE LOGISTICS

OSCO

SCT
Subortop
Coordinatore

Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

Via libera alla delocalizzazione del Rivellino

PIOMBINO 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 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 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.



Piano di sviluppo della portualità dell'Isola d'Elba

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale partecipa al programma Blue-port 2030, finanziato dalla Commissione Europea, con cui si avviano attività ed investimenti specificamente dedicati allo sviluppo ed all'innovazione della dimensione insulare del sistema portuale, che per l'ente si tradurranno in un piano di sviluppo per la portualità dell'Isola d'Elba. Il primo obiettivo del programma Blue-port 2030, coordinato dalla Direzione Sviluppo e Innovazione dell'ente portuale toscano, è una programmazione che minimizzi la pressione sulla rete viaria e renda più efficiente l'instradamento dei flussi all'imbarco, il traffico in area portuale e nei punti di connessione con i centri urbani. Per ridurre i tempi di attuazione sono stati già attivati strumenti GIS per supportare e provvedere, di intesa con le amministrazioni locali, il ridisegno delle funzioni portuali dell'Elba che si collegano ai traghetti, ai traffici crocieristici, a quelli commerciali, con una particolare attenzione al porto dell'Energia e della Pesca. La previsione degli interventi, distinti in breve medio e lungo periodo, con priorità alle azioni di messa in sicurezza ed efficienza dei servizi di continuità territoriale, saranno la base per le richieste di finanziamento previsti nel Documento unico di programmazione delle isole minori (DUPIM). Con infrastrutture date, le tecnologie ICT permetteranno di attivare servizi di infomobilità e di innovazione digitale a supporto della mobilità per l'isola e di integrazione all'interno della viabilità insulare e con l'Aeroporto. Verranno inoltre elaborate ed attivate soluzioni ad hoc per i monitoraggi e controlli diffusi a supporto della gestione portuale e della sicurezza ambientale.

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

23 gennaio 2019

Piano di sviluppo della portualità dell'Isola d'Elba
A1 via il programma triennale Blue-Port 2030

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale partecipa al programma Blue-port 2030, finanziato dalla Commissione Europea, con cui si avviano attività ed investimenti specificamente dedicati allo sviluppo ed all'innovazione della "dimensione insulare del sistema portuale", che per l'ente si tradurranno in un piano di sviluppo per la portualità dell'Isola d'Elba.

Il primo obiettivo del programma Blue-port 2030, coordinato dalla Direzione Sviluppo e Innovazione dell'ente portuale toscano, è una programmazione che minimizzi la pressione sulla rete viaria e renda più efficiente l'instradamento dei flussi all'imbarco, il traffico in area portuale e nei punti di connessione con i centri urbani. Per ridurre i tempi di attuazione sono stati già attivati strumenti GIS per supportare e provvedere, di intesa con le amministrazioni locali, il ridisegno delle funzioni portuali dell'Elba che si collegano ai traghetti, ai traffici crocieristici, a quelli commerciali, con una particolare attenzione al porto dell'Energia e della Pesca. La previsione degli interventi, distinti in breve medio e lungo periodo, con priorità alle azioni di messa in sicurezza ed efficienza dei servizi di continuità territoriale, saranno la base per le richieste di finanziamento previsti nel Documento unico di programmazione delle isole minori (DUPIM).

Con infrastrutture date, le tecnologie ICT permetteranno di attivare servizi di infomobilità e di innovazione digitale a supporto della mobilità "per l'isola" e di integrazione all'interno della viabilità insulare e con l'Aeroporto. Verranno inoltre elaborate ed attivate soluzioni ad hoc per i monitoraggi e controlli diffusi a supporto della gestione portuale e della sicurezza ambientale.

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

Cerca il tuo albergo	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
0 Altri destinatari	26 Jan	27 Jan	
	2019	2019	

Indice • Prima pagina • Indice notizie

inforMARE - Piazza Matteotti 1/3 - 50133 Genova - ITALIA
tel. 010.2482122, fax: 010.2516708, e-mail

Informatore Navale

Piombino, Isola d' Elba

Isola d'Elba: un piano per lo sviluppo. Al via il programma triennale Blue-Port 2030

La Port Authority coordinerà una serie di azioni per avviare attività e investimenti dedicati alla innovazione della dimensione insulare del sistema portuale Livorno, 25 gennaio 2019 La Direzione Sviluppo e Innovazione coordinerà il programma Blue-port 2030, finanziato dalla Commissione Europea, con cui si avviano attività ed investimenti specificamente dedicati allo sviluppo ed all'innovazione della dimensione insulare del sistema portuale; la Autorità Portuale si propone quale soggetto chiave non solo per l'approntamento di infrastrutture materiali di

vitale importanza per le comunità isolate, ma anche per abilitare, facilitare e attivare processi legati alla Blue Economy. In questo ambito esiste infatti un potenziale di crescita, su cui i porti hanno un ruolo primario nello sbloccare le opportunità di sviluppo e innovazione sostenibili. La Direzione Sviluppo e Innovazione coordinerà il programma Blue-port 2030, finanziato dalla Commissione Europea, con cui si avviano attività ed investimenti specificamente dedicati allo sviluppo ed all'innovazione della dimensione insulare del sistema portuale; la Autorità Portuale si propone quale soggetto chiave non solo per l'approntamento di infrastrutture materiali di vitale importanza per le comunità isolate, ma anche per abilitare, facilitare e attivare processi legati alla Blue Economy. In questo ambito esiste infatti un potenziale di crescita, su cui i porti hanno un ruolo primario nello sbloccare le opportunità di sviluppo e innovazione sostenibili. Il primo obiettivo è una programmazione che

minimizzi la pressione sulla rete viaria e renda più efficiente l'instradamento dei flussi all'imbarco, il traffico in area portuale e nei punti di connessione con i centri urbani. Per ridurre i tempi di attuazione sono stati già attivati strumenti GIS per supportare e provvedere, di intesa con le amministrazioni locali, il ridisegno delle funzioni portuali dell'Elba che si collegano ai traghetti, ai traffici crocieristici, a quelli commerciali, con una particolare attenzione al porto dell'Energia e della Pesca. La previsione degli interventi, distinti in breve medio e lungo periodo, con priorità alle azioni di messa in sicurezza ed efficienza dei servizi di continuità territoriale, saranno la base per le richieste di finanziamento previsti nel Documento unico di programmazione delle isole minori (DUPIM). Con infrastrutture date, le tecnologie ICT permetteranno di attivare servizi di infomobilità e di innovazione digitale a supporto della mobilità per l'isola e di integrazione all'interno della viabilità insulare e con l'Aeroporto. Verranno inoltre elaborate ed attivate soluzioni ad hoc per i monitoraggi e controlli diffusi a supporto della gestione portuale e della sicurezza ambientale. Blue Port 2030 richiama il grande potenziale dell'Economia del mare, la dimensione insulare del tutto peculiare del Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale e l'esigenza di promuovere connessioni per un turismo e una mobilità sostenibile in ecosistemi delicati come quelli dell'Arcipelago toscano. In quest'ottica, la cooperazione internazionale con altri territori costieri ed insulari europei e mediterranei è cruciale per mettere a fattor comune pratiche ed interventi coordinati, anche attraverso specifici Gruppi Europei di Cooperazione Territoriale (GECT), come il GECT Archimed che comprende le isole mediterranee. Il grafico che segue illustra come il nodo logistico dell'alto Tirreno, a partire da strumenti di cui l'AdSP si è dotata, attraverso un insieme di azioni strategiche, da misurare con l'innovativo Smart Port Sustainability Index, è in grado di offrire infrastrutture e servizi che assicurano piena connettività, accessibilità, interoperabilità, sostenibilità e, in definitiva, creazione di valore nel lungo periodo.

The screenshot shows the website 'L'INFORMATORE NAVALE' with a main article titled 'Isola d'Elba: un piano per lo sviluppo. Al via il programma triennale Blue-Port 2030'. The article text is partially visible, starting with 'Livorno, 25 gennaio 2019 - La Direzione Sviluppo e Innovazione coordinerà il programma Blue port 2030...'. The sidebar on the right features 'Ultime News dal Quotidiano della P.A.' with a 'LEGGI DI BILANCIO 2019' banner and a 'Focus sulle misure a' section.

Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

Blue-port 2030, sviluppare la portualità dell'Isola d'Elba

Un piano al 2030 per sviluppare la viabilità e la portualità dell'Isola d'Elba. La direzione sviluppo e innovazione dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale (Adsp: Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia isola) coordinerà con gli enti locali il programma Blue-port 2030, finanziato dalla Commissione europea, con cui si avviano attività ed investimenti dedicati allo sviluppo e all'innovazione della dimensione insulare del sistema portuale locale. Un «potenziale di crescita su cui i porti hanno un ruolo primario nello sbloccare le opportunità di sviluppo e innovazione sostenibili», sottolinea l'Adsp in una nota. Il primo obiettivo è una programmazione che minimizzi la pressione sulla rete viaria e renda più efficiente i flussi all'imbarco, il traffico in area portuale e nei punti di connessione con i centri urbani. Per ridurre i tempi di attuazione sono stati già attivati strumenti del geographical information system per ridisegnare, insieme alle amministrazioni locali, il le funzioni portuali dell'Elba che si collegano ai traghetti, ai traffici crocieristici, a quelli commerciali, con una particolare attenzione al porto energetico e peschereccio. La previsione degli interventi, sulla base della sicurezza e dell'efficienza, serviranno a richiedere i finanziamenti previsti dal Documento unico di programmazione delle isole minori. Fatte le infrastrutture, le tecnologie informatiche permetteranno di attivare servizi di infomobilità e di innovazione digitale a supporto della mobilità isolana, integrandola all'aeroporto, oltre a soluzioni specifiche per i controlli portuali e ambientali. «Blue Port 2030 richiama il grande potenziale dell'economia del mare, la dimensione insulare del tutto peculiare del sistema portuale del Tirreno settentrionale e l'esigenza di promuovere connessioni per un turismo e una mobilità sostenibile in ecosistemi delicati come quelli dell'arcipelago toscano. In quest'ottica, la cooperazione internazionale con altri territori costieri ed insulari europei e mediterranei è cruciale per mettere a fattor comune pratiche ed interventi coordinati, anche attraverso specifici Gruppi Europei di Cooperazione Territoriale (GECT), come il GECT Archimede che comprende le isole mediterranee», conclude la nota dell'Adsp.

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

Info servizi Contatti

Mostra maggiori informazioni

INTERSPED
SISTEMA PORTUALE DEL TIRRENO SETTENTRIONALE

Informazioni Marittime

LOGISTICA 25/01/2019

Arrivi e partenze
Bollettino Avvisatore Marittimo

SCOPRI

p²

Milano 2019
31 Ottobre
1 febbraio

SUPER INNOVATION LOGISTICS
NEW ACQUITY

«Blue Port 2030 richiama il grande potenziale dell'economia del mare, la dimensione insulare del tutto peculiare del sistema portuale del Tirreno settentrionale e l'esigenza di promuovere connessioni per un turismo e una mobilità sostenibile in ecosistemi delicati come quelli dell'arcipelago toscano. In quest'ottica, la cooperazione internazionale con altri territori costieri ed insulari europei e mediterranei è cruciale per mettere a fattor comune pratiche ed interventi coordinati, anche attraverso specifici Gruppi Europei di Cooperazione Territoriale (GECT), come il GECT Archimede che comprende le isole mediterranee», conclude la nota dell'Adsp.

Blue-port 2030: parte il programma per l'isola d'Elba

Finanziato dalla Commissione europea per investimenti di sviluppo e innovazione

Giulia Sarti

image_pdfimage_print LIVORNO Prende avvio il programma Blue-port 2030, finanziato dalla Commissione europea e coordinato dalla direzione Sviluppo e Innovazione dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale per permettere una serie di attività ed investimenti specificamente dedicati allo sviluppo ed all'innovazione della dimensione insulare del sistema portuale. La Port Authority si propone quale soggetto chiave non solo per predisporre le infrastrutture materiali di vitale importanza per le comunità isolate, ma anche per abilitare, facilitare e attivare processi legati alla Blue economy. In questo ambito esiste infatti un potenziale di crescita, su cui i porti hanno un ruolo primario nello sbloccare le opportunità di sviluppo e innovazione sostenibili. Primo obiettivo, una programmazione che minimizzi la pressione sulla rete viaria e renda più efficiente l'instradamento dei flussi all'imbarco, il traffico in area portuale e nei punti di connessione con i centri urbani. Per ridurre i tempi di attuazione sono stati già attivati strumenti Gis per supportare e provvedere, di intesa con le amministrazioni locali, il ridisegno delle funzioni portuali dell'Elba che si collegano ai traghetti, ai traffici crocieristici, a quelli commerciali. La previsione degli interventi, distinti in breve medio e lungo periodo, con priorità alle azioni di messa in sicurezza ed efficienza dei servizi di continuità territoriale, saranno la base per le richieste di finanziamento previsti nel Documento unico di programmazione delle isole minori (Dupim). Grazie alle infrastrutture, le tecnologie Ict permetteranno di attivare servizi di infomobilità e di innovazione digitale a supporto della mobilità per l'isola e di integrazione all'interno della viabilità insulare e con l'aeroporto. Verranno inoltre elaborate ed attivate soluzioni ad hoc per i monitoraggi e controlli diffusi a supporto della gestione portuale e della sicurezza ambientale. Blue-port 2030 richiama il grande potenziale dell'economia del mare, la dimensione insulare del tutto peculiare del Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale e l'esigenza di promuovere connessioni per un turismo e una mobilità sostenibile in ecosistemi delicati come quelli dell'Arcipelago toscano. In quest'ottica, la cooperazione internazionale con altri territori costieri ed insulari europei e mediterranei è cruciale per mettere a fattor comune pratiche ed interventi coordinati, anche attraverso specifici Gruppi europei di cooperazione territoriale (Gect), come il Gect Archimed che comprende le isole mediterranee.



The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOPORTUO'. The main headline reads 'Blue-port 2030: parte il programma per l'isola d'Elba', with a sub-headline 'Finanziato dalla Commissione europea per investimenti di sviluppo e innovazione'. Below the headline is a social media share bar and a 'PUBBLICATO 2 ore fa il giorno 25 Gennaio 2019' timestamp. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - Prende avvio il programma Blue-port 2030...'. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the sign-up form is a 'POPOLARI VIDEO' section with several video thumbnails and titles, including 'Regione Toscana: vertice istituzionale sulla situazione di Livorno' and 'Blue-port 2030: parte il programma per l'isola d'Elba'.

Asfalto spacca-ruote, un altro incidente «Tapperemo le buche»

Gomma a terra per una Ford finita in uno dei tanti crateri di via Mattei L' assessore Foresi: «Stiamo programmando interventi nei punti critici»

L' EMERGENZA ANCONA Gli automobilisti continuano a cadere come birilli nelle buche di via Mattei. L' ennesimo incidente è accaduto ieri mattina a un operaio trentenne alla guida di una Ford: il contraccolpo, il botto, le imprecazioni del caso, seguite subito da una telefonata alla polizia municipale, intervenuta per rilevare il sinistro. La ruota anteriore destra era squarciata. Colpa di una delle tante voragini disseminate nell' area portuale, dove il mix tra maltempo e passaggio continuo di mezzi pesanti sta letteralmente sbriciolando l' asfalto. Il bilancio è impietoso: da martedì tre auto sono rimaste danneggiate (più una quarta la scorsa settimana) fra via Mattei e via Einaudi, dove percorrere la rotatoria sotto il viadotto è come andare sulle montagne russe.

Non si sa bene quanto altro tempo ancora aspetterà il Comune per intervenire in modo radicale sui 6 chilometri da brivido che separano il porto dal taglio di Torrette, uno scempio, il peggior biglietto da visita per i turisti. Ché poi il problema non è solo in via Conca, sulla Flaminia e in via Mattei. E' più generalizzato. Con l' arrivo dell' inverno, ad esempio, si sono aperte buche spaventose anche in via Caduti del Lavoro, nel tratto che l' Amministrazione ha lasciato in condizioni disastrose, sistemando solo la prima metà (perché?

): anche da queste parti saltano pneumatici e cerchioni.

Archi, incrocio a rischio Fra le situazioni più preoccupanti, c' è un incrocio agli Archi, pericoloso di per sé: è quello che da via Marconi porta sul viadotto della Zipa. Qui le strisce pedonali non solo sono quasi cancellate, ma i pedoni rischiano di sprofondare nei crateri che si sono formati nell' asfalto rifatto appena un anno fa. Asfalti che, non si sa per quale motivo, durano sempre meno. Prendete via Conca. D' accordo, ogni giorno ci passano centinaia di Tir. Ma possibile che già ci siano profondi solchi anche nel tratto ristrutturato nel dicembre 2017, in occasione dei lavori per la nuova rotatoria? E torniamo ai 6 km dell' orrore fra Torrette e il porto. «Saranno la proprietà del 2019», assicura l' assessore Stefano Foresi che proprio ieri ha avuto un incontro con l' architetto Giacomo Circelli della direzione Edilizia per affrontare il problema. Non si sa bene da dove prenderlo perché entrano in gioco più variabili, economiche, burocratiche, legali. Cominciamo dalla Flaminia. «C' è un appalto da mezzo milione di euro bloccato da quasi un anno per la vicenda giudiziaria che ha coinvolto l' azienda vincitrice della gara, purtroppo non possiamo che aspettare gli sviluppi», dice Foresi. Il riferimento è all' impresa edile calabrese che con un ribasso d' asta si è aggiudicata i lavori per un importo di 377.479 euro, mai partiti per un' inchiesta della Procura di Castrovillari su presunti appalti pubblici truccati.

Le manutenzioni urgenti Così, il tratto di 1,4 km fra il by pass della Palombella e il piazzale della stazione resterà come il suolo lunare per chissà quanto altro tempo. «In primavera, però, partirà la gara per il tratto dal bypass a Torrette», assicura l' assessore alle manutenzioni. Sul piatto il Comune ha messo 800mila euro, ma se ne riparlerà, se tutto andrà bene, per l' estate. Poi c' è via Mattei con via Einaudi, dove gli incidenti causa buche sono all' ordine del giorno. «Un squadra di esperti sta lavorando al progetto, qui non si tratta soltanto di rifare l' asfalto, ma di bonificare l' intera area con il sostegno dell' Autorità Portuale. Vanno trovati i soldi». Difficilmente si scenderà sotto il milione. E nel frattempo, tocca farsi il segno della croce sperando che nessuno si faccia male? «Stiamo programmando lavori ad hoc per far fronte alle situazioni più critiche» spiega Foresi. Nel 2018 le squadre di pronto intervento hanno eseguito 476 manutenzioni sulle strade anconetane, di cui trenta concentrate fra via Mattei, via Einaudi e la Flaminia. Ma lo stato pietoso in cui versano conferma che i rattoppi non bastano: c' è bisogno di un intervento strutturale urgente. Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Marina Yachting il 5 febbraio la riunione finale

Convocata la conferenza dei servizi: dovrà scegliere il progetto vincente fra i tre in lizza

SVILUPPO E' stata fissata da Palazzo del Pincio per il 5 febbraio la conferenza dei servizi dalla quale dovrebbe uscire il nome della società che realizzerà il Marina Yachting nel porto storico.

Nei giorni scorsi, gli uffici comunali hanno inviato le lettere di invito a tutti gli enti che fanno parte della stessa conferenza, tra cui la Capitaneria di porto, l' **Autorità portuale**, la Regione e la Sovrintendenza, e che dovrebbero presentarsi all' appuntamento ciascuno con la propria griglia e i punteggi relativi a ognuno dei progetti. Le proposte rimaste in gara, dopo l' abbandono delle due società romane, sono quelle che fanno riferimento a tre società civitavecchiesi: la Porto storico, la Naval service e la Roma Marina Yachting.

Progetti che nei mesi scorsi sono stati attentamente visionati sia dai tecnici del Comune che dagli enti preposti che hanno dovuto valutare una serie di aspetti: dalla compatibilità ambientale, al mantenimento e alla valorizzazione delle presistenze storiche, fino alla capacità di creare sviluppo e occupazione. Bocche cucite sulla qualità e le peculiarità di ciascun elaborato in attesa che la conferenza dei servizi scelga quello più consono alle esigenze dello scalo e della città.

Una scelta che potrebbe già arrivare nella stessa giornata del 5 febbraio, almeno questo è l' auspicio del sindaco Antonio Cozzolino. «Mi auguro che si arrivi a una decisione condivisa afferma il capo della giunta così da poter far iniziare i lavori se non entro l' estate, almeno entro quest' anno. E' da troppo tempo che Civitavecchia aspetta il Marina yachting ultimato ed è arrivato il momento di mettersi all' opera».

Cri.Ga.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, Di Majo incontra in gran segreto Toninelli

FACCIA A FACCIA Danilo Toninelli, ministro dei Trasporti, e Francesco Maria di Majo, presidente dell' **Autorità portuale** di Civitavecchia, l' uno di fronte all' altro al Ministero. L' incontro, il primo tra i due, stando alle voci filtrate in città, sia da ambienti portuali che comunali, sarebbe stato chiesto dal numero uno di Molo Vespucci e accolto dal rappresentante del Governo giallo-verde. Un incontro istituzionale, i cui contenuti, naturalmente, li conoscono soltanto i protagonisti. Al di là di questo, comunque, qualche congettura è possibile.

Non sembra infatti casuale il momento scelto da di Majo (nella foto) per vedere Toninelli. Da poco più di una settimana nella sede dell' Authority è in corso l' ispezione disposta proprio dal Ministro per capire i motivi dei numerosi contenziosi aperti e anche per approfondire alcune contestazioni riguardanti la gestione dell' ente. Una procedura che l' esponente del Governo ha deciso autonomamente, ma che gli era stata sollecitata a più riprese dalla maggioranza 5 Stelle che è alla guida della città e che con l' attuale presidente del porto non ha mai avuto un rapporto idilliaco. Presumibile, quindi, che di Majo, oltre a discorsi sullo sviluppo del network laziale e sulla possibilità di annettere in esso anche gli scali abruzzesi, come richiesto da questi ultimi, abbia voluto incontrare Toninelli per dire la sua sulle questioni aperte, anticipando le possibili conclusioni degli ispettori.

Sempre da fonte pentastellata, sembra però che il Ministro si sia limitato ad ascoltare, rinviando qualunque decisione sui vertici di Molo Vespucci al termine della verifica.

Ma la visita di di Majo a Toninelli sembra aver creato anche una sorta di incidente diplomatico all' interno del Pd, partito di riferimento del presidente dell' Authority, che sarebbe stato tenuto all' oscuro dell' iniziativa. Fatto, questo, che non sarebbe piaciuto ai principali esponenti dem cittadini, ma neanche a quelli della Regione. Insomma, c' è il rischio che per cercare di aprire un dialogo con Toninelli, il presidente del porto abbia invece incrinato i rapporti con il Pd.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



LA LOGISTICA LA LOGISTICA

Intermodalità: con Rfi e Asi si scommette sul futuro

Il **porto** di Brindisi, secondo Ugo Patroni Griffi è già in condizioni, così come infrastrutturato adesso, di sviluppare un traffico legato alla intermodalità e alla logistica. «C'è un operatore interessato a investire a Brindisi annuncia il presidente dell'ente -, prima però dobbiamo attendere che venga rinnovato il contratto di raccordo tra Rfi e Asi. Si incontreranno il 4 febbraio, pertanto entro la prima metà del prossimo mese tutto dovrebbe essere completo.

Dopo tale passaggio, il servizio commerciale potrà partire: la Gts, d'altronde, è pronta a creare un collegamento commerciale dal **porto** di Brindisi, che ci confermano avrebbe una sostenibilità economica perché raccoglie l'interesse degli operatori. Detto ciò, i dragaggi dei fondali di Costa Morena per portarli fino a -14 metri consentirebbero di arricchire le tipologie di traffico, permettendo l'attracco di navi di stazza oltre le 50.000 tonnellate, che hanno bisogno di un fondale più profondo dell'attuale».

Teo Titi, a proposito dello sviluppo dell'intermodalità, pone però un problema legato all'insistenza dei tubi della Tap sul piazzale di Costa Morena. «Come Ops afferma Titi abbiamo sempre criticato la scelta del comandante Valente di bloccare l'unica banchina dove si può sviluppare l'intermodalità consentendo lo stoccaggio dei tubi della Tap.

Non crediamo infatti possibile che un operatore interessato possa trovare immediatamente le condizioni per operare su quella banchina, perché spostare tutti quei tubi richiede tempo».

Il presidente di Ops, infine, ci tiene a sottolineare l'importanza del traffico merci per consentire al **porto** di Brindisi di conservare la strategicità necessaria per attirare investimenti: «E' fondamentale il volume di merci movimentate, sia per consentire al nostro **porto** di rimanere strategico per gli investitori e per l'Europa, sia perché l'indotto che ne deriva dalla logistica e dallo sviluppo dell'intermodalità è davvero considerevole. Questo segmento rappresenta il vero volano di sviluppo di un **porto**».

The clipping is from the 'BRINDISI CRONACA' section of a newspaper. It features several articles with sub-headers and photos. The main article is titled 'Meno merci, più passeggeri E anche Costa Crociere chiede di sbarcare a Brindisi'. Other articles include 'LA LOGISTICA' about intermodality, 'LA LEGGE' about a 15-year concession extension, and 'Certezze' about investments. There are photos of people and a large cruise ship.

Meno merci, più passeggeri E anche Costa Crociere chiede di sbarcare a Brindisi

Energetico giù: cala soprattutto la movimentazione del carbone

Andrea PEZZUTO I dati sui traffici del porto di Brindisi relativi al 2018 forniti dall' **Autorità** di sistema **portuale** dell' Adriatico meridionale mettono in evidenza il vistoso calo di minerali/cementi/calci, pari al 73,5%, e dei carboni fossili e ligniti, pari all' 11,9%. Ciò, secondo gli osservatori, è attribuibile al depotenziamento della centrale Enel di Cerano, ma accanto a questo, si aggiunge anche un calo del 31,3% inerente i prodotti chimici, il che fa rilevare un minore impatto anche del comparto chimico sull' economia **portuale**, in linea con la recessione accusata dal Mezzogiorno. Un decremento, poi, si registra anche in merito alle rinfuse liquide, nella misura del 3,9%. Lieve calo anche nel traffico crocieristico (-4,5%), mentre i passeggeri dei traghetti aumentano dell' 8,3%. Però si profila sempre più solidamente all' orizzonte la possibilità che anche Costa Crociere possa sbarcare a Brindisi.

«Il dato significativo, che ci aspettavamo spiega il presidente dell' **Autorità** di sistema **portuale** dell' Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi -, è il calo delle rinfuse solide (nella misura dell' 8,4%, ndr.), riguardante il carbone e soprattutto i prodotti della sottolavorazione di Cerano».

A differenza di quanto riportato nei dati ufficiali, che farebbero credere a un calo anche del numero di unità ro-ro, Patroni Griffi ribatte invece che tali numeri sono riportati in maniera erronea, in quanto «vi è stato il passaggio da un sistema di statistica a un altro. I rotabili, dunque, sono significativamente in aumento, solamente che c' è una diversa modalità di computo, che si riscontra osservando la voce vetture e mezzi commerciali».

Di differente parere è il presidente degli Operatori portuali salentini, Teo Titi, secondo il quale «il traffico dei ro-ro non ha fatto registrare un aumento ma è rimasto sostanzialmente stazionario».

Il calo osservato in alcuni settori, comunque, sembrerebbe direttamente proporzionale alle difficoltà attraversate dal polo industriale, mentre rispetto ai traffici slegati dal distretto industriale di Brindisi, si constatano numeri positivi, come ad esempio nel traffico passeggeri. Stessa tendenza positiva si registrerà, secondo Patroni Griffi, non appena partirà il servizio d' intermodalità mare-ferro.

«L' aumento dei passeggeri dei traghetti afferma Patroni Griffi corrisponde a una destagionalizzazione, mentre la movimentazione delle merci è in crescita poiché si sta sfruttando sempre più il Corridoio VIII e sostanzialmente il Corridoio dell' Egnazia. Siamo in attesa, inoltre, sia del collegamento Brindisi-Valona che la Grimaldi ci aveva assicurato sarebbe stato istituito, così ammodernando anche il naviglio, che del collegamento Brindisi-Durazzo. Anche perché c' è molta domanda». Titi, sull' incremento inerente il traffico passeggeri, è invece più cauto: L' aumento dei numeri dei passeggeri dei traghetti, su numeri così bassi, è legato più che altro a situazioni contingenti, come la messa a disposizione di una nave più capiente da parte di una compagnia». Rispetto al traffico crocieristico, Patroni Griffi anticipa che ci sono contatti in corso per portare Costa Crociere a Brindisi, ma la grandezza delle navi della compagnia non consente l' ingresso nel porto interno, pertanto, l' unica soluzione al momento percorribile è quella di attrezzare la banchina di Costa Morena Nord.

«Non è il massimo far attraccare una nave da crociera su quella banchina afferma il presidente dell' Adsp -, sia per le compagnie che per noi, perché dovremmo affrontare maggiori costi nei trasporti e nella security. Diventa antieconomico, però rientra nei nostri compiti quello di promuovere il traffico crocieristico».

Resta dunque in piedi l' esigenza di creare nuovi accosti, una necessità condivisa anche dal presidente di Ops, il quale afferma che «vi è bisogno di nuove banchine, e queste possono essere realizzate a San' Apollinare. Al netto delle varie posizioni specifica Titi - noi confidiamo nel fatto che gli enti seguano la strada più veloce per permettere al porto di Brindisi di avere nuovi accosti, perché la situazione attuale è insostenibile».



«La banchina di Costa Morena Nord prosegue Titi potrebbe ospitare grandi navi da crociera, ma solo se l' **Autorità portuale** dovesse attrezzarla con un terminal. Condivido anche io, però, che quella non può essere una soluzione definitiva».

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Andiamo oltre i problemi e raccogliamo la sfida sul porto

PIPPO CALLIPO

HO letto con particolare interesse l'articolo a firma di Don Pino Demasi dal titolo Sul porto si deve andare continua a pagina 37



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Oltre i problemi, raccogliamo la sfida del Porto

Segue dalla prima pagina oltre" pubblicato da Il Quotidiano del 25 gennaio e vorrei associarmi alle sue considerazioni.

Come molti sanno, di recente, ho acquistato un magazzino frigorifero all'interno dell' Area Portuale di Gioia Tauro. Quando all'inizio dello scorso anno mi si è presentata la possibilità di fare questo acquisto ho colto l'opportunità di concretizzare l'idea (a cui da molto tempo pensavo) di contribuire concretamente allo sviluppo dell'interporto di Gioia Tauro attraverso un mio progetto imprenditoriale.

Ho, infatti, sempre guardato all'enorme potenzialità rappresentata dal **Porto** di Gioia con particolare rammarico e amarezza per il suo mancato sviluppo. Io sono uno di quei calabresi che aveva davvero creduto nella svolta, nel miracolo economico rappresentato dall'avviamento del **Porto** di Gioia. A distanza di pochi anni ci siamo dovuti scontrare con il suo lento declino che ci ha lasciati delusi e ulteriormente ridimensionati come se, per una sorta di maledizione, non potessimo sfuggire, noi calabresi, al nostro destino di eterni ultimi.

Eppure, come giustamente fa notare Don Pino, i problemi e soprattutto il problema della ndrangheta (e della mafia in genere) esiste anche negli altri scali nazionali e internazionali. E allora mi chiedo, dove bisogna ricercare le reali motivazioni di questo declino? Ci sono forse motivazioni occulte che ci sfuggo Il **porto** di Gioia Tauro no?

In questi mesi di assidua frequentazione dell'interporto ho incontrato tante persone che non hanno ancora perso la speranza, che hanno tanta voglia di lavorare, che desiderano ripartire, dal **Porto**, per costruire il proprio futuro e contribuire al sogno di uno scalo portuale funzionante, funzionale e volano di reale sviluppo per una terra che è sempre più abbandonata e arretrata rispetto al resto del Paese e dell'Euro pa.

Spero in cuor mio che la mia iniziativa sia emulata anche da altri imprenditori, calabresi e non, per ridare vitalità, fiducia e speranza ad un grande progetto che davvero potrebbe risolvere i problemi di disoccupazione dei calabresi e richiamare - per come dicono gli esperti - anche altri lavoratori in Calabria.

Mi associo quindi all'esortazione di Don Pino Demasi, di andare oltre i problemi e oltre la 'ndrangheta e la rafforzando incitando i soggetti istituzionali, politici, dirigenziali ad accogliere questa grande sfida e a lavorare sinergicamente per rendere attrattivo il nostro **Porto**, farlo funzionare e sviluppare.

Sarebbe un grande atto d'amore nei confronti di questa terra e un grande atto di responsabilità nei confronti delle migliaia di giovani che sono costretti ad abbandonare casa e affetti per costruire il loro futuro altrove.



Olbia, impatto in porto dei traghetti Grimaldi e Tirrenia

Olbia -Grande paura nel porto di Olbia in seguito alla collisione di due traghetti causata dal maltempo. La mattina del giovedì 24 gennaio, infatti, il

Olbia -Grande paura nel porto di Olbia in seguito alla collisione di due traghetti causata dal maltempo. La mattina del giovedì 24 gennaio, infatti, il traghetto Cruise Olbia della compagnia Grimaldi che dal molo 3 stava uscendo in mare per dirigersi verso Livorno, ha urtato violentemente contro la nave Athara Tirrenia ormeggiata al molo 4 e che sarebbe dovuta partire la sera stessa in direzione Genova. Subito dopo aver mollato gli ormeggi, la Grimaldi è stata spinta dalla forza del mare contro il traghetto della Tirrenia. Per andarle in soccorso, si è anche attivato un mezzo rimorchiatore con l'obiettivo di contrastare la potenza della corrente, inserendosi nello specchio d'acqua tra le due navi per cercare di separarle. Ma il tentativo è stato vano e nonostante lo sforzo, pochi secondi dopo si è verificata la collisione. La fiancata della nave in movimento ha strusciato contro la plancia di comando della Tirrenia Athara. Da dentro, alcuni membri dell'equipaggio si sono resi conto dell'accaduto e hanno lasciato la zona, riprendendo tutto con le telecamere di uno smarphone. E le immagini in diretta che poi sono state pubblicate sui social mettono davvero i brividi. I vetri e gli infissi della plancia vengono distrutti dall'impatto, che genera anche una piccola esplosione con delle fiamme e del fumo. L'urto ha coinvolto la zona di poppa della Cruise Olbia, che è riuscita tuttavia a proseguire il proprio viaggio. Nessuno tra passeggeri ed equipaggi dei due traghetti è rimasto coinvolto. La Grimaldi ha comunque continuato il suo viaggio verso Livorno, mentre sulla Tirrenia sono saliti a bordo il personale della Guardia Costiera, degli uomini della Capitaneria del porto di Olbia e una ditta specializzata per la ricostruzione della plancia.

The screenshot shows a news article on the Corriere Marittimo website. The main headline is "Olbia, impatto in porto dei traghetti Grimaldi e Tirrenia". The article text is partially visible, starting with "Olbia -Grande paura nel porto di Olbia in seguito alla collisione di due traghetti causata dal maltempo. La mattina del giovedì 24 gennaio, infatti, il traghetto Cruise Olbia della compagnia Grimaldi che dal molo 3 stava uscendo in mare per dirigersi verso Livorno, ha urtato violentemente contro la nave Athara Tirrenia ormeggiata al molo 4 e che sarebbe dovuta partire la sera stessa in direzione Genova." The article also mentions that a tugboat was used to try to separate the ships, but the collision occurred shortly after. The screenshot also shows social media sharing icons and a video player at the bottom.

Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

Urto di navi: caso Olbia e gestione della sicurezza

Il sinistro-Non si è trattato di una collisione, ma di urto, il sinistro occorso alle navi della Grimaldi e della Tirrenia nel porto Isola

Il sinistro-Non si è trattato di una collisione, ma di urto, il sinistro occorso alle navi della Grimaldi e della Tirrenia nel porto Isola Bianca di Olbia. La Cruise Bonaria della Grimaldi, in manovra di allontanamento dalla banchina, con condimeteomarine avverse e raffiche di vento oltre gli 80 km/h, e servita da un solo rimorchiatore, urta la nave Athara della Tirrenia ferma e ormeggiata alla banchina. I danni sofferti dal traghetto della Tirrenia sono localizzati alla passerella fuoribordo e lungo l'aletta di manovra di sinistra con i finestrini rotti; non si sono registrati danni alle postazioni di comando in plancia, che dopo il dovuto controllo sono risultati efficienti con risultati positivi. Le domande: il Comandante del porto può obbligare il secondo rimorchiatore per la sicurezza portuale e della navigazione, esonerando il comandante della nave e il pilota del porto? Ancora, chi decide di partire con condimeteomarine avverse il Comandante della nave o il Comandante d'armamento? Il safety management? Considerazioni: Un sinistro, quando accade, si verifica sempre dopo la somma di tanti piccoli errori commessi prima. Stiamo dicendo che anche una manovra di disormeggio va pianificata nei minimi; non lasciarsi mai prendere dalle complementari di una logistica portuale, di banchina, di tempi imbarco se un parametro meteo-marino non risponde a delle condizioni standard. E' chiaro che un secondo rimorchiatore comporta dei costi aggiuntivi che poi il Comandante della nave dovrà giustificare all'armatore. E ancora una volta sarà il Comandante della nave a pagarne spese conseguenze. Safety Management-Oggi si parla tanto di safety maturity, o di piena sicurezza. Le compagnie di navigazione, come tutte le altre organizzazioni, utilizzano detto termine per valutare le loro prestazioni e la loro capacità a mantenere uno stato migliore/positivo di gestione della sicurezza. Gestire le proprie azioni e migliorare le procedure interne al fine di raggiungere livelli maturi della cultura della sicurezza, per salvaguardare la vita umana e l'ambiente. I livelli principali per una gestione matura della safety (in questo caso si trattava di una manovra di disormeggio con cattive condizioni di mare e di vento e i traghetti ro-pax ne soffrono) sono: concentrarsi solo sulle soluzioni tecniche e con safety ripassare il film della manovra; prevenire il manifestarsi degli errori, quanti e quali, e ricordando sempre che sono più pericolosi piccoli errori e che la loro somma porta ad un errore grave. Non credere che non accadano incidenti gravi perché la safety management è un valore importante dell'organizzazione di una compagnia che monitora continuamente le prestazioni di una nave; mentre il team bridge di una nave comprende che la salute e la sicurezza sono un aspetto critico del benessere. Gli strumenti di business per una compagnia di navigazione sono generalmente in contrasto con gli obiettivi una navigazione sicura, in tutte le sue fasi, e che non si limita alla sola conduzione di un vettore lungo un itinerario origine/destino, logisticamente approvato, poiché questo risponde più a una vision terrestre che marittima. Abele Carruezzo



Ferpress

Cagliari

Al Sardinian Job Day il simulatore navale promosso dall'AdSP per una formazione altamente specializzante

(FERPRESS) Cagliari, 25 GEN Innovazione digitale e nuovi processi di trasformazione tecnologica nell'organizzazione del lavoro e delle professioni. Sono due degli obiettivi dell'edizione 2019 del Sardinian Job Day, evento dedicato al mondo del lavoro, organizzato dall' Agenzia Sarda per Politiche Attive del Lavoro, che, quest'anno, vede in prima linea anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Un contributo fattivo, quello dell'AdSP che, proprio in occasione dell'evento in programma nel quartiere fieristico di Cagliari, ha presentato, in uno stand ad hoc, un simulatore navale di nuova generazione, unico in Sardegna. Il nuovo prodotto tecnologico, affidato in comodato gratuito dall'Aspal Sardegna, può riprodurre, all'interno di una stanza, la plancia di una nave, consentendo agli allievi delle scuole nautiche o al personale imbarcato di addestrarsi in tutte le operazioni di navigazione e nelle manovre di ormeggio in porto. Non una semplice vetrina, quella dell'AdSP alla due giorni del Sardinian Job Day, ma il primo passo di un percorso virtuoso che vedrà l'Ente affiancare gli istituti scolastici sardi nella formazione specialistica dei propri allievi. Il simulatore, al quale verrà a breve abbinato un pavimento flottante, dalla prossima settimana sarà infatti disponibile nella sede dell'Autorità di Sistema di via Riva di Ponente, dove verrà allestita una sala dedicata alla pratica virtuale che consentirà agli studenti di esercitarsi per l'ottenimento della patente per mezzi navali. Un'iniziativa, fortemente sostenuta dal Presidente dell'AdSP, che, attraverso appositi protocolli d'intesa con gli istituti superiori, permetterà una formazione altamente specializzante direttamente in Sardegna.

The screenshot shows the Ferpress website interface. At the top, there is a navigation menu with categories like 'HOME', 'SAGNA', 'MODALITÀ E SERVIZI', 'TUTTE LE NOTIZIE', 'PUBBLICITÀ E AVVISI', 'GLI SPESERI', 'FERPRESS', and 'MIGLIORI NAUICI'. The main article is titled 'Al Sardinian Job Day il simulatore navale promosso dall'AdSP per una formazione altamente specializzante'. The article text is partially visible, mentioning the event and the simulator. To the right of the article, there is a sidebar with a login form and a newsletter sign-up section for 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERPRESS'. The newsletter sign-up includes a field for the email address and a 'Subscribe' button. The website also features a banner for 'ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI' with a '-30%' discount offer.

Un simulatore navale di ultima generazione

Presentato dall'AdSp sarda al Sardinian job day, servirà per la formazione studenti

CAGLIARI Con il suo simulatore navale di nuova generazione, l'AdSp del mare di Sardegna è stata una delle protagoniste del Sardinia job day, l'evento nel quartiere fieristico di Cagliari dedicato al mondo del lavoro, organizzato dall'Agenzia sarda per politiche attive del lavoro (Aspal). Unico in Sardegna, questo nuovo prodotto tecnologico, affidato in comodato gratuito dall'Aspal Sardegna, può riprodurre, all'interno di una stanza, la plancia di una nave, consentendo agli allievi delle scuole nautiche o al personale imbarcato, di addestrarsi in tutte le operazioni di navigazione e nelle manovre di ormeggio in porto. Il simulatore, al quale verrà a breve abbinato un pavimento flottante, dalla prossima settimana sarà infatti disponibile nella sede dell'Autorità di Sistema di via Riva di Ponente, dove verrà allestita una sala dedicata alla pratica virtuale che consentirà agli studenti di esercitarsi per l'ottenimento della patente per mezzi navali. Un'iniziativa, fortemente sostenuta dal presidente dell'AdSp Massimo Deiana, che, attraverso appositi protocolli d'intesa con gli istituti superiori, permetterà una formazione altamente specializzante direttamente in Sardegna proseguendo nel percorso di innovazione digitale e nuovi processi di trasformazione tecnologica nell'organizzazione del lavoro e delle professioni.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Un simulatore navale di ultima generazione'. The article text is identical to the one on the left. The website layout includes a header with the logo 'm sc AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL', a navigation menu (PORTI, SHIPPING, LOGISTICA, AUTOTRASPORTO), and a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'POPOLARI VIDEO' articles.

Messina uno dei 6 porti italiani Lng

Lo ha confermato l' Authority durante il workshop di Caronte&Tourist

Lucio D' Amico Il porto di Tremestieri è stato individuato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione di una delle sei stazioni di stoccaggio e bunkeraggio "Lng" (Gas naturale liquefatto) finanziate nell' ambito di un progetto globale volto ad incentivare la creazione di infrastrutture che possano rispondere alla sfide concorrenziali in atto in tutto il mondo. L' annuncio è stato dato dal funzionario dell' **Autorità portuale** Giuseppe Lembo, intervenuto, a nome del commissario Antonino De Simone, al workshop che si è tenuto venerdì su iniziativa del gruppo Caronte&Tourist all' Hotel Royale e conclusosi poi a bordo della nave Elio.

Entro il 2026 saranno 25 le navi da crociera della Msc a fare uso del gas naturale liquefatto e tutti gli armatori stanno attrezzandosi così come i porti di tutta Europa stanno cominciando ad adeguare le proprie strutture, come dimostrano gli esempi del porto belga di Zeebrugge, di Rotterdam in Olanda e poi di Marsiglia, Barcellona e Gibilterra. Nel gennaio 2017 l' Italia ha recepito la normativa dell' Unione europea sui carburanti alternativi (decreto legislativo n. 257), con «l' obiettivo di ridurre la dipendenza del Paese - ovvero l' approvvigionamento petrolifero estero - e di attenuare gli effetti negativi sull' ambiente». Il primo porto a muoversi è stato quello di Venezia. Ma vi è l' obbligo, entro il 2025, che tutti i principali porti italiani dispongano di un numero adeguato di punti di rifornimento per le navi alimentate a gas.

Messina rientra nel gruppo dei sei porti indicati dal ministero delle Infrastrutture.

Ed è proprio il Ministero tra i partner del progetto denominato "Sistemi di utilizzo integrato del Lng a bordo delle navi mercantili nazionali", al quale si sta lavorando da tempo e che vede coinvolti l' **Autorità portuale** di Messina, Caronte&Tourist, la Comet di Ivo Blandina, Fincantieri, il Cnr-Itae di Messina, la Rina Services Spa, la società Isotta Fraschina e l' Ateneo peloritano. Il progetto si basa su alcuni punti essenziali: il coordinamento della stazione di bunkeraggio a terra, il processo logistico, lo sviluppo ingegneristico dei motori a Lng, la produzione e liquefazione di Gas naturale liquefatto, la ricerca strutturale, fluidodinamica e navale. L' Authority ha espresso l' intenzione di sviluppare tale struttura anche in vista della possibilità di offrire il servizio a navi diverse dai traghetti. Massima attenzione sarà rivolta ovviamente ai livelli di sicurezza: il Gas naturale liquefatto verrà trasportato a Tremestieri con «autobotti criogeniche appositamente progettate». I costi previsti sono di poco inferiori ai 13 milioni di euro.

Il workshop organizzato dalla Caronte&Tourist, d' intesa con il Comando generale delle Capitanerie di porto, introdotto dal direttore tecnico Luigi Genghi, è stato incentrato proprio sul tema delle "Navi traghetto passeggeri alimentate a Lng". Ci si è soffermati sull' esperienza della "Elio", la nuova ammiraglia della flotta privata in servizio sullo Stretto, la prima a essere alimentata a Gas naturale liquefatto. Tra gli interventi, quelli dell' ammiraglio Luigi Giardino e del comandante Ida Montanaro, ai vertici del reparto della Guardia costiera che si occupa di sicurezza della navigazione, dei tecnici delle società che si sono occupate della parte impiantistica e meccanica della nave, dell' ing. Helena Eriksson, che ha illustrato l' esperienza svedese riguardo al nuovo carburante in grado di ridurre costi ed emissioni. «Perché la diffusione del nuovo carburante possa avvenire - è stato ribadito - occorre che i porti di tutto il mondo si attrezzino con infrastrutture adeguate per lo stoccaggio e il rifornimento delle navi».



Zona Asi, il rilancio passa dalla strada di collegamento

Milazzo Riflettori accesi da parte dell' **Autorità portuale** su una strada sollecitata da anni dai sindaci della Valle del Mela e di Milazzo e ritenuta fondamentale se si vuole nei fatti rilanciare l' area Asi.

Si tratta della viabilità di collegamento tra il porto di Milazzo, le aree industriali di Pace e San Filippo del Mela. Per loro quella strada rappresenta l' ultima occasione di rilancio della zona Asi, da tempo in forte crisi con alcune industrie in ginocchio e molte altre che hanno chiuso i battenti.

Oggi che sono partiti i lavori del pontile, occorre concentrarsi pure su quest' opera. Serve una concertazione per tale ipotesi di nuova viabilità, venuta fuori nell' ambito dell' attività di programmazione e pianificazione prevista dal Prg **portuale**.

La strada, infatti, sebbene non compresa entro i confini demaniali di competenza dell' **Autorità portuale**, può rivestire interesse in quanto opera di collegamento a servizio del porto. Riprendere l' accordo che fu oggetto di un protocollo d' intesa che i sindaci hanno firmato con l' **Autorità portuale** permetterebbe di definire le strategie e poter finalmente immaginare lo spostamento del traffico commerciale da Milazzo a Giammoro.

«Il nuovo Piano regolatore del porto di Milazzo e delle aree demaniali marittime relative ai Comuni di San Filippo del Mela e Pace del Mela - si legge in quel protocollo d' intesa - nasce dall' esigenza di fornire un assetto complessivo e organico al territorio costiero rientrando nella circoscrizione dell' **Autorità portuale** di Messina.

L' attuale strumento urbanistico **portuale** si riferirebbe esclusivamente al porto di Milazzo, lasciando la disciplina delle restanti parti del territorio in esame esclusivamente ai Prg vigenti e al Piano regolatore Asi».

L' opportunità offerta dagli strumenti di programmazione finanziaria che si allocheranno nel periodo 2014-2020, interessando anche la Regione ai fini della sottoscrizione di un eventuale accordo di programma, potrebbero riaprire la partita.

Intanto, sempre in zona Asi, il deputato Antonio Catalfamo ha presentato un emendamento al collegato della Finanziaria regionale che riguarda, senza aumentare i costi, l' opportunità di gestire e mantenere capannoni e strade di proprietà Irsap, con una iniziativa che ricorda molto il "baratto amministrativo".

Se approvato, riguarderebbe le aree ex Asi di tutta la Sicilia ma quella particolarmente interessata dall' emendamento a firma del gruppo FdI (Catalfamo-Amata-Galvagno), riguarda Giammoro, tra i Comuni di Pace del Mela, San Filippo del Mela e Milazzo.

«Al momento, i privati che usufruiscono dei beni e delle strade ex Asi, oggi Irsap, pagano un canone che potrebbe direttamente trasformarsi in un' azione manutentiva sui beni», dichiara Catalfamo.

Attraverso apposite convenzioni siglate con i Comuni e con l' ente regionale, i soggetti privati che si affacciano sulle strade Irsap, invece di pagare un canone potrebbero così provvedere direttamente alla manutenzione e alla gestione dei beni, aggirando in questo modo gli ostacoli burocratici e di bilancio che hanno spesso bloccato l' intervento pubblico.

«Ce lo chiedono - conclude il deputato - i privati, al fine di intervenire direttamente sulle strutture a loro spese, piuttosto che pagare un canone che non produce l' ordinaria manutenzione di strade e fabbricati».

Canoni sui beni dell' area Irsap: il deputato Antonio Catalfamopresenta un emendamento.



SICUREZZA

Riunione in Prefettura

MESSINA - Effettuare un monitoraggio del territorio per individuare gli immobili in stato di abbandono ed evitare problemi igienico-sanitari o ripercussioni sulla pubblica incolumità. Su questo argomento si è svolto un incontro in Prefettura, presieduto dal prefetto Maria Carmela Librizzi. Hanno preso parte alla riunione il sindaco metropolitano Cateno De Luca, vertici delle Forze dell'ordine, comandanti delle Polizie locali, responsabili di Rfi e Iacp, Soprintendenza dei Beni culturali e ambientali, **Autorità portuale**, sindaci e rappresentanti dei Comuni di Messina, Barcellona Pozzo di Gotto, Milazzo, Patti, Taormina.

Il prefetto ha richiamato l'attenzione sulla ricognizione già effettuata con le Forze dell'ordine e i Comuni sulla presenza di immobili in stato di abbandono, che costituiscono motivo di preoccupazione perché potrebbero essere utilizzati come luoghi per spaccio e consumo di droga, oltre a rappresentare un rischio igienico-sanitario e obiettivo di occupazioni abusive.

Gli immobili pubblici dovranno essere vigilati dalla Polizia locale, mentre per quelli privati i sindaci dovranno adottare ordinanze, intimando ai proprietari di prevenire intrusioni e assicurare l'incolumità.

The image shows a page from the 'Messina Metropolitana' newspaper. The main headline is 'Sanità: l'efficienza è in primo piano ma sono tanti i punti da migliorare'. Other articles include 'Riunione in Prefettura', 'Gas per la casa di 35 mila cittadini', and 'Amministrazione e municipalità vertice sul quartiere di Ganzirri'. The page features several photographs and sub-headings related to these topics.

Torrisi (Sis): «Non permetterò che l' Interporto sia svenduto»

«Non sono certo attaccato alla poltrona e non permetterò mai che si svenda l'interporto»: è lapidario Rosario Torrisi, presidente Sis, Società interporti siciliani, all'indomani del bando per l'affitto dei locali andato deserto. Il terzo, per l'esattezza, il primo della gestione Torrisi. Tanto da far lanciare un preciso grido d'allarme a Cgil, Cisl, Uil e Ugl: «La Regione vuole rilanciare l'interporto - specificano i sindacati in una nota - anche se non abbiamo ben capito in quali termini. L'ennesima gara andata deserta è un segnale allarmante, il sito non è appetibile? Verrà fatta l'assegnazione diretta o, così come consiglia Anac, si andrà ad un bando con maggior offerente?».

Lo chiediamo direttamente a Torrisi, a margine della firma del protocollo d'intesa Sis-Confindustria siglato ieri mattina: «Il fatto è che Sis è appetibile al di là di quello che in questo momento appare, anzi in questo momento proprio per "appetiti" che sono comprensibili, non giustificabili ma comprensibili, l'interesse è quello di dire che Sis non sia interessante. Sminuendone il valore per portarlo a quello di mercato. Proseguiremo nella scelta del privato contraente sempre attraverso le formule di pubblica evidenza che la legge prevede, e che ora ci consente di trovare strade alternative. Noi non andremo mai contro l'interesse pubblico - incalza Torrisi - a costo di chiudere la Società. Non consentirò mai, costi la mia poltrona, che la Società svenda l'interesse pubblico per interessi particolari. La mia poltrona è a disposizione, non ne sono incollato né ci tengo al di là di quello che è l'impegno assunto quando mi venne richiesto di impegnarmi totalmente alla causa del recupero dell'attività di questa Società. Non sono disponibile a barattare alcunché, sia chiaro. Che vi sia una contrazione della possibilità produttiva o reddituale mi sembra naturale».

Per proseguire nella direzione intrapresa da Torrisi, dopo dieci anni nei quali l'interporto è rimasto vuoto e inutilizzato, si passa anche attraverso accordi precisi: «Quello stipulato con Confindustria si inquadra in una serie di accordi con Rfi, con Autorità di Sistema Portuale della Sicilia orientale. Sis fino all'altro giorno era pressoché sconosciuta, ma se ne sentiva il bisogno. C'era qualcuno che mancava ai tavoli per la programmazione. La Sis si è svegliata, si sta mettendo a disposizione. Se a questo uniamo anche il tema delle Zone economiche speciali con vantaggi economici e burocratici, la perfetta coincidenza di posizione con **AdSp**, gli elementi di programmazione univoca con l'associazione degli industriali, se Rfi sta richiamando a sé la possibilità di vedere in Sis un elemento importante per la gestione del suo traffico merci - conclude - una ragione ci sarà».

«Spingeremo al massimo le Zes - precisa Antonello Biriaco, presidente Confindustria Catania - per lo sviluppo del nostro territorio insieme a tanti alleati.

Siamo un po' in ritardo, specie pensando che l'80% dei consumi siciliani viene importato».



La globalizzazione c'è ancora?

dove va l' economia/3Le reazioni contro le falle di un commercio più globalizzato hanno reso ardue le politiche per farlo funzionare in modo più equo. A tutto ciò si aggiungono anche regole del Wto, ormai obsolete, e le tante trappole del modello di business digitale

JACOB M. SCHLESINGER

Per comprendere lo stato attuale della globalizzazione è bene partire da quanto sta accadendo in tre delle principali istituzioni destinate a promuoverla. 1) L' Organizzazione Mondiale del Commercio (Wto) è sempre più paralizzata da divisioni che ne minano la capacità di controllare le controversie commerciali internazionali. 2) Il tentativo delle Nazioni Unite di fissare linee guida globali in materia di migrazione ha provocato una reazione da parte di più di una dozzina di nazioni, sostenendo che essa minaccia la loro sovranità. 3) Il principale modello di armonizzazione economica transfrontaliera, l' Unione Europea, sta per perdere uno dei suoi maggiori membri, il Regno Unito.

Per i 27 Paesi rimanenti i sondaggi prevedono un fronte unito di euroscettici che, secondo una recente analisi di Der Spiegel, si aggiudicheranno un numero di seggi sufficienti alle elezioni europee di maggio per «far tornare indietro l' orologio dell' integrazione europea».

Chiaramente nel 2019 la globalizzazione, ovvero il flusso regolare di merci, lavoro e capitali attraverso le frontiere, ha visto intensificarsi i venti contrari. Le sfide politiche e commerciali sono crescenti e sempre più complesse e i suoi sostenitori trovano risposte sempre più difficili da elaborare.

Queste sfide si riflettono sui dati. Il Wto ha recentemente abbassato le prospettive di crescita del commercio mondiale nel 2019 al 3,7% rispetto al picco del 4,7% del 2017, in parte a causa «dell' accresciuta tensione tra i principali partner commerciali». L' Onu avverte un «quadro preoccupante degli investimenti globali», caratterizzato da un calo del 23% degli investimenti diretti esteri nel 2017, seguito da un altro calo del 41% nella prima metà del 2018. L' organizzazione stima inoltre che il tasso di crescita annuale dei migranti internazionali è sceso al 2% nel 2015-17 dal 2,9% annuo del 2005-2010. Per il globalismo non ci sono però solo brutte notizie.

Da un lato, l' integrazione economica internazionale non mostra segni di vistoso cedimento, come quello delle fasi di totale deglobalizzazione. Dal 1914 al 1945 il commercio mondiale scese dal 38 al 7% dell' attività economica globale. Inoltre il sistema globale mostra una sorprendente resistenza. Usa e Messico, guidati entrambi da nazionalisti-populisti scettici del libero mercato, piuttosto che farlo saltare in aria l' anno scorso hanno battuto le aspettative rinegoziando un accordo nordamericano di libero scambio con modeste modifiche.

Il giorno dopo la firma del patto Donald Trump ha negoziato una tregua almeno fino al 1° marzo con Xi Jinping nel loro lungo confronto commerciale.

Il leader americano antiglobalista giura che il suo obiettivo a lungo termine è espandere e non restringere il commercio internazionale, ma ritoccandolo secondo linee che considera più favorevoli agli Stati Uniti.

Ciononostante «la qualità della globalizzazione sta peggiorando», dice Adam Posen, presidente del Peterson Institute for International Economics. «Non vuol dire che stia svanendo, ma i benefici in termini di efficienza e guadagni «si stanno erodendo».

Persino i più convinti sostenitori della globalizzazione riconoscono che i benefici di un' economia mondiale più globale non sono stati condivisi equamente: il processo ha amplificato le disuguaglianze di reddito e sconvolto, nelle economie avanzate, molte comunità industriali di successo.

E richiedono che il sistema sia rimesso a posto. In un paper di scorso sul tema «sostenere la globalizzazione» il Peterson Institute ha raccomandato di migliorare l' istruzione e renderla più inclusiva, fornendo «a tutti i lavoratori che hanno perso l' occupazione un sostegno finanziario e amministrativo sufficiente», affrontando le disuguaglianze di



reddito e rafforzando il sistema sanitario.

Ma c'è una crescente difficoltà nel perseguire tali politiche. L'intensificazione della polarizzazione sta logorando le democrazie in tutto il mondo, in parte a causa dei forti contraccolpi anti-globalizzazione.

La conseguente paralisi rende più difficile per i leader attuare politiche che potrebbero moderare questa opposizione.

La coalizione Lega-M5S in Italia è entrata in carica l'anno scorso con la promessa di fare di più per prendersi cura dei perdenti della globalizzazione, creando una Legge di Bilancio ambiziosa che offrisse un reddito di base universale per i disoccupati, abbassando al contempo l'età di pensionamento. Ma in dicembre Roma è stata costretta a ridimensionare il piano, piegandosi al volere del mercato dei capitali, che hanno fatto salire i tassi d'interesse italiani per paura di un debito pubblico in libera uscita, e al volere dei leader europei che sostenevano che il piano violasse i limiti comunitari sulla spesa pubblica in deficit.

A Washington un divario ideologico tra Democratici e Repubblicani sul modo migliore per garantire la copertura sanitaria ha portato all'erosione dei programmi governativi esistenti senza alcun rafforzamento delle alternative del settore privato.

Entrambe le parti parlano di fare di più per aiutare i lavoratori e le comunità duramente colpiti, con più formazione e infrastrutture, ma hanno fatto poco per fornire fondi al riguardo. «Da molto tempo l'azione positiva del governo federale è limitata», dice Edward Alden, esperto commerciale del Council on Foreign Relations, il cui libro del 2016 «Failure to Adjust» ha indicato i legami tra le reazioni anti-globalizzazione e la mancanza di programmi di sostegno ai lavoratori.

Al di là delle divisioni interne alle grandi economie, il divario si sta allargando anche su come definire le regole della globalizzazione, un altro vincolo che limita l'avanzamento dell'integrazione economica mondiale.

La capacità americana di imporre la propria visione dei mercati si è erosa, mentre la Cina sta guadagnando peso nel dare forma all'economia mondiale con la sua strategia di commercio statale. Questo è un grande cambiamento rispetto ai primi anni '90, quando 120 ministri del Commercio si riunirono a Marrakech per finalizzare l'accordo che avrebbe plasmato il Wto. La Guerra Fredda era appena finita e l'economia internazionale sembrava fondersi intorno al capitalismo di tipo americano, guidato dagli Stati Uniti come unica superpotenza.

Il nuovo organismo era radicato in quell'assunto storico e progettato per farlo rispettare.

Ma la successiva comparsa della Cina come protagonista del commercio mondiale ha messo alla prova quel quadro di riferimento della metà degli anni '90, manifestando contraddizioni difficili da riconciliare sulla definizione di commercio equo. Queste disparità di lunga data sono sfociate in un conflitto aperto nel 2018, con Washington e Pechino che hanno imposto dazi elevati a più della metà di tutte le merci tra loro scambiate, sposando in sostanza una nuova era di non integrazione tra le due maggiori economie mondiali.

Il duello commerciale Usa-Cina sta minando anche l'autorità dell'organizzazione incaricata di risolvere tali controversie.

Uno degli obiettivi principali del Wto è ridurre le probabilità di insorgenza di guerre commerciali, in cui i Paesi scelgono da soli di punire o reagire contro i loro partner commerciali, creando un arbitro neutrale e affidabile per determinare se le regole globali siano state infrante. Per un quarto di secolo ci è riuscito. Ma l'amministrazione Trump sostiene che il Wto non è attrezzato per controllare le violazioni flagranti, specialmente da parte della Cina, e ha preso in mano la situazione, spesso applicando sanzioni commerciali senza attendere l'imprimatur di Ginevra. Ciò ha innescato una spirale auto-rinforzante di controversie commerciali extralegali, con Pechino e altre nazioni che reagiscono al di fuori dei canali del Wto. Ciò evidenzia un altro grande cambiamento che sta offuscando il futuro della globalizzazione: per la prima volta in decenni gli Stati Uniti non sono impegnati a portare avanti la causa. I funzionari americani dicono che lavoreranno con nazioni che la pensano allo stesso modo per cercare di riformare il sistema globale, ma non offrono più un sostegno aperto. «Dobbiamo stare molto attenti a riconoscere il multilateralismo solo per il bene del multilateralismo», ha dichiarato Cleve Willems, l'assistente della Casa Bianca che supervisiona la politica economica internazionale, in una conferenza del dicembre scorso degli avvocati commerciali e dei lobbisti di Washington. Con gli Stati Uniti che sono passati dal ruolo di campione della globalizzazione a quello di suo sfidante, altri Paesi hanno cercato di colmare il vuoto, continuando a promuovere la causa della liberalizzazione del commercio. Ma lo stanno facendo in modo da frammentare, piuttosto che solidificare, l'economia globale, creando zone di libero scambio bilaterali e regionali. Il 30 dicembre 11 nazioni in Asia e nelle Americhe hanno dato vita a un'area doganale e di regole commerciali chiamata Accordo Globale e Progressivo per il Partenariato Trans-Pacifico. Il 1° febbraio il Giappone e l'Ue creeranno un'altra zona commerciale con un set di regole separato che disciplinerà gli affari tra le loro economie. Il risultato è un mosaico sempre più complesso di regolamenti, a volte sovrapposti, e a volte conflittuali, che rende più difficile per le multinazionali fare affari nelle varie aree. Anche la natura in rapida evoluzione del commercio stesso è diventata una sfida per l'ideale di un'economia globale coesa. La tecnologia naturalmente sta accelerando la globalizzazione in molti modi: tagliando i costi, facilitando la comunicazione e permettendo anche alle piccole imprese di trasmettere prodotti e servizi istantaneamente ai consumatori di tutto il mondo attraverso la cloud. Il McKinsey Global Institute stima che dal 2015 il valore globale dei flussi di dati internazionali abbia superato il valore del commercio globale di merci. Ma l'impatto della digitalizzazione è complicato e può a volte contemporaneamente restringere e indebolire i legami economici transfrontalieri in quanto consente alle aziende di fare più affari al di fuori del Paese d'origine con un'impronta fisica sui mercati esteri molto più ridotta. Un report delle Nazioni Unite sostiene che per molte multinazionali «l'economia digitale, creando nuove

modalità di accesso ai mercati, può rendere la presenza fisica meno fondamentale o addirittura obsoleta, il che potrebbe portare a una contrazione della produzione internazionale». Inoltre il libero scambio digitale può essere più difficile da controllare rispetto al commercio di beni convenzionali. Nel corso della costante marcia del Dopoguerra verso la globalizzazione la liberalizzazione del commercio si è concentrata sul monitoraggio e la riduzione dei dazi e delle quote su macchinari, colture e altri beni fisici. Le battaglie su queste politiche sono state a volte feroci, ma le regole di ingaggio erano abbastanza chiare su come definire e rilevare il protezionismo. «Il protezionismo digitale è invece difficile da definire e forse ancora più difficile da contestare», scrive Susan Ariel Aaronson, docente di Affari Internazionali alla George Washington University. I tentativi in questione fomentano tediose dispute transfrontaliere su politiche che secondo molti governi sono legittimamente progettate per salvaguardare la privacy, la sicurezza informatica o l' applicazione della legge, anche se esse aumentano i costi di produzione, ostacolano i flussi di dati e costringono le aziende a consegnare ai governi stranieri i codici sorgente e altre preziose proprietà intellettuali. Molte aziende statunitensi hanno lamentato l' impatto restrittivo sul commercio delle nuove norme europee sulla privacy entrate in vigore l' anno scorso, spingendo alcune di esse a lasciare l' area e tagliare i clienti europei. La risposta dei legislatori Ue in una lettera aperta è stata: «La protezione dei dati non dovrebbe essere oggetto di negoziati. Si tratta di un diritto fondamentale, non di una barriera commerciale». In un' indagine del 2017 su 400 responsabili aziendali dell' information technology Accenture aveva rilevato che tre quarti degli intervistati «prevedono di uscire da un mercato geografico, di ritardare o di abbandonare i loro piani di accesso al mercato nei prossimi tre anni» a causa delle nuove barriere commerciali digitali. Inoltre non aiuta il fatto che il Wto non possa offrire una guida chiara su ciò che è o non è permesso, dato che le sue regole non hanno avuto un aggiornamento importante dal 1995, molto prima che il commercio mondiale fosse rivoluzionato da Amazon, Google, cloud computing, telefoni cellulari e applicazioni. Nel 2013 un gruppo di 24 Stati membri ha avviato colloqui per cercare di delineare le linee guida di consenso sul commercio digitale, ma questo sforzo è stato sospeso dopo tre anni di discussioni infruttuose e rimane bloccato. Nonostante tutti i problemi Alan Wolff, avvocato commerciale americano veterano del settore e ora vicedirettore generale del Wto, si dice «molto ottimista» perché «le frontiere aperte e il commercio basato sulle regole sono la soluzione migliore per le economie nazionali e l' efficienza è una forza gravitazionale». Il motto della città di Ginevra è «post tenebras lux», che significa «dopo l' oscurità, la luce», ha detto Wolff a un' udienza di dicembre al Peterson Institute. Ma è stato attento a non prevedere quando i duelli attuali saranno risolti e quando emergerà una nuova alba della globalizzazione. «Rischiemo di sbattere prima sugli scogli?», si è chiesto. «Forse». (riproduzione riservata)

Bezos in mezzo ai dazi

amazonDopo le spedizioni aeree il colosso dell'e-commerce assume il controllo diretto anche di quelle marittime. E riesce così a muoversi anche sull'asse Washington-Pechino nonostante la guerra commerciale

NICOLA CAPUZZO

Nonostante la guerra commerciale in atto fra le due grandi potenze economiche mondiali e il conseguente rallentamento del Dragone, Amazon sta silenziosamente accelerando il progetto di dominare il commercio e la logistica delle merci sull'asse Cina-Usa. Un progetto che, seppure con tempi meno rapidi, riguarda anche l'Europa (Italia compresa). Nel 2018 il colosso fondato da Jeff Bezos ha dato una significativa accelerata al piano d'espansione nel mondo dei trasporti che riguarda le spedizioni marittime, aeree e la logistica terrestre. Un mercato, quello delle spedizioni merci, che secondo Cathy Roberson, fondatore di Logistics Trends&Insights, vale circa 220 miliardi di dollari. Nell'esercizio scorso sono stati 4,7 milioni i cartoni di prodotti spediti fra Cina e Stati Uniti da Amazon con la propria società di spedizioni marittime. Una porzione ancora minimale rispetto ai volumi di merce acquistata online sul più famoso marketplace degli Stati Uniti, ma comunque un numero in significativo aumento che a ha raggiunto quota 5.300 container nel giro di un paio d'anni. Era il 2016, infatti, quando il gruppo di Bezos ha ottenuto la licenza a diventare spedizioniere sulle rotte marittime fra Cina e Usa, dove oggi opera tramite Amazon Logistics o attraverso la controllata Beijing Century Joyo Courier Service Co. Le merci partono dai centri di produzione in Estremo Oriente, vengono imbarcate nei porti cinesi per poi essere sbarcate negli scali di Long Beach o Seattle. Da lì giungono poi ai centri logistici di Amazon per la successiva distribuzione finale. Lo stesso avviene già da oltre un anno sul fronte delle spedizioni aeree con una flotta di 40 aerei noleggiati direttamente e a lungo termine che fanno la spola fra Usa ed Europa sfruttando gli aeroporti di Seattle, Cincinnati, East Midlands. Dalla Gran Bretagna ogni giorno un aereo fa la spola carico di merce con Malpensa. Secondo Morgan Stanley, Amazon può risparmiare da 2 a 4 dollari per ogni pacco utilizzando le consegne di Amazon Air, che potrebbero portare a risparmi fino a 2 miliardi di dollari nel 2019.

Entrando attivamente anche nelle spedizioni marittime il gigante delle vendite online ha fatto un altro importante passo avanti nella strategia volta a controllare la logistica dal produttore fino al consumatore finale. «È l'unico fra gli attori dell'e-commerce in grado di coprire l'intera catena logistica e quindi a disporre di un ecosistema chiuso», fa notare Steve Ferreira, amministratore delegato di Ocean Audit. Il controllo di Amazon sulle spedizioni aeree e ora anche su quelle marittime rappresenta una rivoluzione per il mercato dell'e-commerce perché per la prima volta nella storia elimina ogni passaggio intermedio fra venditore e consumatore lungo la catena logistica.

Un'evoluzione, questa, preoccupante per corrieri espresso, grossisti, spedizionieri, operatori logistici e trasportatori. Controllare l'intera catena distributiva delle merci per Amazon ha un valore strategico perché significa ridurre i passaggi di funzioni, la manipolazioni, i rischi di danneggiamenti e garantisce un tracciamento costante del carico durante il trasporto. In termini economici ciò si traduce in marginalità più elevate in settori d'attività tradizionalmente molto frammentati e poco redditizi.

Secondo Brittain Ladd, ex manager di Amazon Global Logistics, il fatto che Amazon sia oggi pronto a offrire un servizio di trasporto completo e integrato per i cinesi e a breve anche per gli americani significa che ha compiuto un ulteriore salto in avanti nel suo progetto a lungo termine di dominare la logistica dei prodotti.

Per il commercio la novità più importante è che questo cambierà la struttura del retail. «Una piccola fabbrica cinese può ora vendere direttamente al consumatore americano con un unico intermediario», sottolinea Philip Blumenthal, analista di Freightos.

Anche in Italia gli uomini di Bezos stanno ponendo le basi per un'integrazione verticale della logistica con una serie di



depositi a ridosso delle principali città collegati con pochi centri distributivi in Nord e Centro Italia. Gli aerei di Amazon da oltre un anno sbarcano e imbarcano regolarmente merci a Malpensa e da pochi mesi le controllate Amazon Italia Logistica e Amazon Italia Transport hanno ottenuto la licenza di corriere postale. (riproduzione riservata)

In Italia la Cina non è (ancora) vicina

di Fabio Massimo Parenti

Il sistema internazionale sta attraversando un processo di grandi cambiamenti caratterizzato da movimenti tettonici di natura geo-economico-politica. Due esempi: se nel 1995 la quota globale del traffico merci Europa-Asia era del 27% e quella transpacifico del 53%, dopo vent'anni questi numeri sono cambiati a favore dell'Europa e saliti rispettivamente al 42 e al 44%; se nel 2001 la macro-regione mediterranea assorbiva il 34% del traffico proveniente da Suez, nel 2016 questa quota è salita al 56%. Siamo di fronte a un chiaro e strutturale riequilibrio nella geografia economica globale. Non è quindi un caso che la Cina si stia muovendo dal Pireo ai Balcani, dalla Turchia all'Algeria, dalla Spagna all'Italia con numerose acquisizioni di porti mediterranei. Tutti questi cambiamenti sono integrati nel processo di sviluppo economico della Cina. Negli ultimi 15 anni il commercio e gli investimenti tra questa e l'Europa sono cresciuti costantemente in entrambe le direzioni, specialmente dopo gli anni della crisi. Macchinari, trasporti, cibo e materie prime sono i principali prodotti del commercio Cina-UE (quasi il doppio in 6 anni, raggiungendo quota 550 miliardi di dollari). Pechino è così divenuto il secondo partner commerciale europeo e al tempo stesso l'UE è il primo partner cinese. Sebbene in una posizione di deficit commerciale con la Cina, il Vecchio Continente ha registrato notevoli avanzi sia nei servizi che negli stock di investimento. Guardando nel lungo periodo, si può anche notare che, nel complesso, le esportazioni europee sono state in costante aumento e si è registrata una tendenza a riequilibrare le rispettive bilance dei pagamenti. Se ci concentriamo sull'implementazione della BRI è chiaro che esiste ancora un potenziale enorme per gli investimenti cinesi in Europa (e viceversa) che sono differenziati geograficamente e per settore (infrastrutture, turismo, calcio, telefonia, ecc.). Da un punto di vista cinese, gli investimenti in Europa sono generalmente finalizzati alla ricerca di know-how e all'apprendimento di nuove esperienze di gestione. La Cina si coordina per sviluppare accordi al livello di macro-aree ma anche di singoli Paesi, come dimostrato dal piano di cooperazione regionale 16+1 dell'Europa centro orientale, lanciato dal governo cinese dal 2012, o dal crescente focus strategico sul Mediterraneo. Nel primo caso prevalgono gli investimenti nelle nuove attività produttive (filiali, nuovi impianti, ecc.) mentre nel secondo uno degli obiettivi principali è quello di acquisire asset strategici, alla luce delle politiche di privatizzazione portate avanti negli ultimi anni. Di fronte a questo quadro, è importante porsi alcune domande: come è possibile guidare e attuare questa iniziativa mondiale? Chi e come gestire i complessi investimenti pianificati o già realizzati? Secondo la tradizione, le autorità cinesi hanno deciso di sviluppare innanzitutto gli strumenti per sostenere i nuovi piani di investimento, dando origine a un'architettura istituzionale multilaterale strutturata. Ad esempio vi sono banche statali, fondi e istituti di investimento che lavorano in sinergia: il Silk Road Fund (SRF) è collegato alla People's Bank of China (PBoC), alla Export-Import Bank of China (EBC) e alla China Development Bank (CDB) e ha sviluppato sistemi di credito sovvenzionati per la BRI. Queste società lavorano insieme alla Banca europea per gli investimenti (BEI) e rappresentano alcune delle istituzioni finanziarie dietro la Asian Investment Infrastructure Bank (AIIB). Queste banche interagiscono con altre istituzioni finanziarie come la BRICS New Development Bank (NDB) ma anche con la Banca Mondiale (WB). È possibile affermare che un maggiore coinvolgimento nella BRI consentirebbe all'Europa di integrare risorse insufficienti a livello europeo con quelle cinesi, aumentare le esportazioni verso l'Asia, favorire lo sviluppo delle regioni più arretrate nonché garantire rapporti di reciproco vantaggio e quindi favorevoli a relazioni pacifiche. In questo quadro l'Italia potrebbe recuperare il terreno perduto qualora fosse in grado di sviluppare piani nazionali e politiche di sistema degni di questo nome. Purtroppo i governi che finora si sono succeduti non hanno accolto la politica espansionista cinese con la stessa ricettività dimostrata dagli Stati africani, che hanno invece subito compreso l'importanza dell'azione strategica proposta attraverso la Belt and Road Initiative. Se si esclude la piattaforma di Vado Ligure (per il 40% in mano ai cinesi), gli hub

Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE: MARCO CAVALI

25 Gennaio 2019 — Indirizzati

BRI, minaccia od opportunità?
In Italia la Cina non è (ancora) vicina

di Fabio Massimo Parenti
Professore associato di Geografia e docente di Global Financial Markets, Globalization and Social Change, China's Development and War and Media presso l'International Institute Lorenzo de' Medici di Firenze

Il sistema internazionale sta attraversando un processo di grandi cambiamenti caratterizzati da "movimenti tettonici" di natura geo-economico-politica. Due esempi: se nel 1995 la quota globale del traffico merci Europa-Asia era del 27% e quella transpacifico del 53%, dopo vent'anni collegata alla People's Bank of China (PBoC), alla Export-Import Bank of China (EBC) e alla China Development Bank (CDB) e ha sviluppato sistemi di credito sovvenzionati per la BRI. Queste società lavorano insieme alla Banca europea per gli investimenti (BEI) e

Autoproduzione
Ambiente
Portuali
Economy
Consejo territorial
Concessioni demaniali
Containership Crociere
Cura del ferro
Dati Commerciali ESPO Europa
Formazione
Gigantismo navale
Industria e d
Infrastrutture
Innovazione
tecnologica
Internet of things
Lavoro portuale
Logistica Portuale
Porto di Livorno
Porto di Piombino
Riforma portuale
Delrio
Shopping Sicurezza Smart Port
Storia di Livorno
Traffici marittimi
Traghetti
Via della Seta

portuali italiani da Genova a Livorno lungo l'arco tirrenico, da Trieste a Venezia lungo quello adriatico non hanno ancora sviluppato un'adeguata azione logistica e infrastrutturale che consenta loro mettere a valore partnership strategiche con Pechino. In tal senso appare significativo il caso di Livorno: lo scalo labronico riveste per gli Stati Uniti d'America una posizione strategica anche per via della presenza sul territorio della base americana di Camp Darby. L'amministrazione statunitense ha messo mano a una riorganizzazione degli accessi della base militare puntando a realizzare un nuovo troncone ferroviario di collegamento al porto e realizzando una banchina attrezzata lungo il canale dei Navicelli. L'obiettivo è quello di garantirsi una più rapida movimentazione dei carichi di armi che arrivano e partono via mare. Questo è uno dei motivi per i quali i progetti di investimento cinesi sul territorio non hanno realmente attecchito: si è preferito mantenere il porto toscano sotto l'ala egemone di Washington, come si evince dal sostegno ai traffici militari del programma del Pentagono Maritime Security. Occorre che l'Italia recuperi il tempo perduto e in fretta. Un'occasione in tal senso si offrirà in primavera, quando il presidente della Repubblica Popolare Cinese Xi Jinping verrà in visita nel nostro Paese proprio per parlare di BRI e di opportunità. Se adeguatamente intercettati, gli interessi cinesi nei nostri confronti potrebbero arrecare numerosi vantaggi. Per alcuni porti italiani si tratta in realtà di una questione di vita o di morte: non dimentichiamo che mentre stiamo discutendo di quali risposte dare a Pechino, il porto cinese del Pireo sta diventando il più grande polo di transhipment del Mediterraneo e che sarà proprio con questa realtà che dovranno confrontarsi gli scali portuali di Taranto, Cagliari e Gioia Tauro.

Alta Velocità, analisi costi benefici e l'Europa che finanzia i trasporti

(FERPRESS) Roma, 25 GEN Ennio Cascetta ha scritto oggi, su Il Mattino, un articolo molto importante su Alta velocità, la vera analisi costi benefici e la Napoli-Bari, proprio mentre alti giornali riportavano la notizia che l'Europa finanzia i trasporti e le infrastrutture con un bando dal 100 milioni di euro (con scadenza al 24 aprile 2019), per rimuovere i colli di bottiglia, realizzare i collegamenti mancanti, migliorare l'interoperabilità ferroviaria, nonché investire nella sostenibilità e nell'efficienza dei sistemi di trasporto. La circostanza può essere casuale, ma in realtà i due articoli convergono sulla stessa finalità. La conclusione dell'articolo di Cascetta, infatti, è esemplificativa. Scrive l'autore del piano di Connettere l'Italia: Insomma, piuttosto che fare analisi benefici costi di opere già decise, coerenti con un progetto Paese e attualmente in costruzione, sarebbe molto più utile fare progetti e analisi benefici/costi di soluzioni che ancora non ci sono. Il ragionamento di Cascetta parte dall'analisi dei numeri, fattuali e indiscutibili, della rete Alta Velocità realizzata, cioè la Salerno-Torino, osservando che Dieci anni di esperienza ci dicono che l'Alta Velocità ferroviaria è stata la più importante innovazione nel sistema dei trasporti italiano negli ultimi decenni, così come lo furono le autostrade negli anni 60 e 70. Come le autostrade non sono un altro collegamento stradale scrive ancora Cascetta -, i servizi di Alta Velocità sono percepiti ed utilizzati dai viaggiatori in modo diverso dagli altri servizi ferroviari di media e lunga percorrenza. Sono la metropolitana d'Italia. I numeri che Cascetta porta a conforto della propria tesi sono numerosi, a partire dal dato che nel 2009 (primo anno di esercizio dell'AV) sulla direttrice Nord-Sud del Paese sono stati effettuati 20 milioni di viaggi sui treni AV, mentre nel 2017 i viaggi sulla stessa direttrice sono stati 43 milioni, con tendenza all'ulteriore aumento. Si tratta spiega ancora Cascetta di una domanda di trasporto più che raddoppiata in soli otto anni, con una crescita straordinaria in un periodo di crisi economica senza precedenti. Ma il ragionamento di Cascetta si spinge anche più in là: l'Alta Velocità, in relazione alla rete e alle modalità anche profondamente innovative dei servizi offerti (unico paese in Europa ad avere la concorrenza di due operatori sulle stesse linee), è un vero e proprio brand ben diverso dagli altri servizi ferroviari come un percorso autostradale è diverso da uno su strada statale a due corsie. E qui viene la conclusione, in qualche maniera, dell'articolo di Cascetta (che è, in realtà, molto lungo e ampiamente argomentato, con corredo di dati e cifre): Completare la rete dei servizi di AV sulle principali direttrici del Paese è quindi una scelta di equità, di eguali opportunità di sviluppo per tutta l'Italia, di integrazione con le altre reti europee che dal 2020 dovranno liberalizzare i servizi ferroviari di AV. Si tratta di un progetto-Paese che va ben al di là dei benefici e costi, peraltro convenzionali e puramente economici, della singola tratta. Secondo l'autore, in questi mesi il dibattito pubblico è invece tornato alla analisi della singola opera, senza tener conto del sistema e del progetto complessivo, finendo per costituire l'altra faccia della medaglia della shopping list della legge obiettivo, che sommava le opere (arrivando, alla fine, a una cifra incredibile e praticamente insostenibile) senza la capacità di inserirle in un progetto. Il bando dell'Unione Europea, se opportunamente utilizzato, fornisce l'occasione per scelte sulla politica delle infrastrutture inserite in una strategia di lungo periodo. Ma l'importante è sottrarre questo dibattito alla logica degli schieramenti, che non è mai utile per effettuare le scelte più opportune.

