



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 30 gennaio 2019

Prime Pagine

30/01/2019	Corriere della Sera	5
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Il Fatto Quotidiano	6
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Il Foglio	7
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Il Giornale	8
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Il Giorno	9
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Il Manifesto	10
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Il Mattino	11
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Il Messaggero	12
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Il Resto del Carlino	13
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Il Secolo XIX	14
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Il Sole 24 Ore	15
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Il Tempo	16
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	Italia Oggi	17
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	La Nazione	18
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	La Repubblica	19
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	La Stampa	20
Prima pagina del 30/01/2019		
30/01/2019	MF	21
Prima pagina del 30/01/2019		

Dai Porti

30/01/2019	Gazzetta del Sud Pagina 26	22
Avanti nel rispetto dei tempi Ma i sindacati: pochi operai		

Trieste

29/01/2019	Ansa	23
Porti: Trieste-Monfalcone, record di traffici 67 mln tonnellate		
29/01/2019	Borsa Italiana	24
Porto Trieste, record storico per container e traffico ferroviario. Treno leader indiscusso di crescita		
29/01/2019	Corriere Marittimo	25
Trieste 2018 in crescita: Record per container (+18%) e treni (+12%) - In lieve calo i ro-ro		
29/01/2019	Ferpress	26
Trieste: nuovo record storico per tonnellate, treni e container. Confermato primo porto d'Italia		

29/01/2019	Il Nautilus			27
TRIESTE PRIMO PORTO D'ITALIA PER TONNELLAGGIO TOTALE E TRAFFICO FERROVIARIO				
30/01/2019	Il Piccolo	Pagina 2		28
Il Porto di Trieste sulla vetta d' Italia supera il record di merci movimentate				
30/01/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 8		30
A Trieste record di container e treni				
29/01/2019	ilmessaggero.it			31
Porto Trieste, record storico 2018 per container e traffico ferroviario. Treno leader indiscusso di crescita				
29/01/2019	inforMARE			32
Il porto di Trieste ha chiuso il 2018 con un traffico record di 62,7 milioni di tonnellate				
29/01/2019	Informatore Navale			33
TRIESTE: DATI DI TRAFFICO 2018, NUOVO RECORD STORICO PER TONNELLATE, TRENI E CONTAINER				
30/01/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2		34
L' ultima delle paratoie in fondo alla laguna Conclusa la posa al Lido				
30/01/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 13		36
Numeri da record per il porto di Trieste				
29/01/2019	Messaggero Marittimo		<i>Giulia Sarti</i>	37
Trieste: primo porto italiano per tonnellaggio e traffico ferroviario				
30/01/2019	Messaggero Veneto	Pagina 17		38
È record di traffici per il porto di Trieste				
29/01/2019	Press Mare			39
Trieste si conferma primo porto d'Italia secondo i dati 2018				
29/01/2019	TeleBorsa			40
Porto Trieste, record storico 2018 per container e traffico ferroviario. Treno leader indiscusso di crescita				
29/01/2019	Transportonline			41
Porto Trieste, nuovo record storico per tonnellate, treni e container				

Venezia

30/01/2019	Il Gazzettino	Pagina 33	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	42
«Ponte Molin, avanti col progetto»				

Genova, Voltri

30/01/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 5	<i>MASSIMO MINELLA</i>	43
Petrochimico, due opzioni per la nuova area: Ilva o diga del Vte				
30/01/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8	<i>MASSIMO MINELLA</i>	44
Il porto di Genova chiama Carige				
30/01/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 14	<i>ALDO LAMPANI</i>	45
COSA PORTA IL FEDERALISMO A GENOVA				
29/01/2019	Seareporter			47
Avrà un costo di 1.061 milioni di euro per la ripresa e lo sviluppo del Porto di Genova				
29/01/2019	The Medi Telegraph			48
Porto di Genova: Ente Bacini, proclamato lo stato di agitazione				

La Spezia

30/01/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 19		49
Nuovi dragaggi nelle acque davanti al Molo Garibaldi				
30/01/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 44		50
Ora Catanzaro è in corsa per il sommergibile				
30/01/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 45		51
Ragazzi in porto a lezione di legalità				

Ravenna

30/01/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7		52
Legambiente: «Via dai Piomboni i capanni abusivi e le navi "fantasma"»			
30/01/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 55		53
RAVENNA "VIA DELLA SETA DEL MARE"			
29/01/2019	inforMARE		55
Il 1° febbraio a Ravenna la tavola rotonda sul tema Porti: pubblico o privato?			
Livorno			
30/01/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 42		56
Il porto e il bisogno di certezze			
30/01/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 42		57
Troppe questioni senza risposte A partire da medico e Bellana			
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta			
30/01/2019	Il Gazzettino Pagina 17		58
Bei, un piano per gli investimenti in Italia «Siamo pronti a lavorare con il governo»			
Napoli			
29/01/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	59
Cabina di regia per la Zes Campania			
Taranto			
29/01/2019	Il Nautilus		60
ADSP del Mare Ionio, approvazione Bilancio di Previsione 2019			
30/01/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 5	<i>ORONZO MARTUCCI</i>	61
Zes, ok allo stop all' Iva ma per il Sud il gap resta			
Manfredonia			
29/01/2019	Seareporter		63
LA CAPITANERIA DI PORTO DI MANFREDONIA SEQUESTRA IL PORTO DI MATTINATELLA			
Catania			
30/01/2019	Gazzetta del Sud Pagina 17		64
Falcone: «Si dovrebbero vergognare»			
Palermo, Termini Imerese			
30/01/2019	La Sicilia Pagina 6		65
Il M5S: «Cas, concessione da revocare»			
Focus			
29/01/2019	Ferpress		66
Bando PO-Marittimo Italia-Francia: a marzo nuovo bando: opportunità per Pmi, centri di ricerca, porti turistici			
30/01/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 15	<i>Roberto Zucchetti</i>	67
La tav, gli studi e il primato dei numeri			
29/01/2019	Lloyd's List	<i>James Baker</i>	69
New US maritime regulators appointed			
29/01/2019	PortNews		70
Porti alla sfida dell'economia circolare			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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


A 102 giorni dal via
I luoghi in rosa
che colorano il Giro
di **Gala Piccardi**
a pagina 22



Coppa Italia
Piatek conquista San Siro:
doppietta al Napoli.
E il Milan sogna in grande
di **Alessandro Bocci**
a pagina 38



Guerra e diritti

LA TRISTE LEZIONE DI KABUL

di Paolo Mieli

Ancora non si sa se e quando gli americani (forse preceduti dagli italiani) lasceranno l'Afghanistan ma gli effetti del preaccordo di Doha si vedono già. Ancora una volta gli Stati Uniti hanno perso una guerra e incoronano vincitori quelli che un tempo additarono come nemici con i quali non sarebbero mai scesi a patti. Accadde in Vietnam a metà degli anni Settanta, dopodiché questo triste esito si è ripetuto in più di un'occasione. I trattati che gli Usa firmeranno con i talebani a garanzia di lunga vita per l'attuale presidente Ashraf Ghani valgono come quelli sottoscritti dai sovietici nel 1989 volti ad assicurare un grande futuro per Mohammed Najibullah che qualche tempo dopo finì ammazzato e appeso ad un lampione. Lo stesso discorso si può fare per le assicurazioni offerte a quella parte di popolo afgano che ha collaborato con gli occupanti. Triste destino il loro e non sarebbe onesto evitare adesso di parlarne apertamente, ammantando le nostre considerazioni di un ottimismo che non ha ragion d'essere. Il popolo che credette in un Afghanistan in cui, per nostro merito, sarebbe stato concesso alle donne di togliere il velo e di tornare a studiare, pagherà un prezzo altissimo. Nel silenzio dei media occidentali.

Ancor più che un'incoronazione dei talebani, l'esito di questo conflitto - come di quasi tutti i precedenti scontri armati che ebbero come protagonisti militari a stelle e strisce - segna il trionfo di coloro che a quelle guerre si opposero fin dall'inizio.

continua a pagina 24

L'emergenza Il premier: pronti ad accoglierli Francia, Germania, Malta, Portogallo e Romania

«Migranti, patto con 5 Paesi»

Lite M5S-Salvini sul processo. Conte: sulla Diciotti anch'io responsabile

I 47 migranti della Sea-Watch saranno distribuiti tra Francia, Germania, Malta, Portogallo, Romania e, ovviamente, Italia. L'intesa di massima è stata raggiunta ieri a Cipro. Per un caso che sembra chiudersi positivamente, un altro resta aperto: quello del processo a Salvini per la nave Diciotti. da pagina 2 a pagina 5

IL RETROSCENA

L'ira di Di Maio sull'alleato

di Emanuele Buzzi e Marco Cremonesi

C'è irritazione, senza dubbio. Il vicepremier Luigi Di Maio non nasconde malumore per l'alleato che cambia linea: prima si al processo, poi no al processo per le vicende della nave Diciotti. E tra i 5 Stelle c'è chi vuole il voto sul blog. Il leghista: il processo? Io sono nato pronto. a pagina 3

GIANNELLI



LE NUOVE PENSIONI

Quota 100 al via: già mille richieste

di Lorenzo Salvina

Quota 100, il meccanismo introdotto dal governo Conte per lasciare il lavoro in anticipo rispetto alla scadenza dei 67 anni, apre con il vento in poppa. Nel primo giorno utile alla presentazione delle richieste sono mille le domande avanzate, 470 direttamente dai cittadini, altre 330 attraverso i patronati. A farsi avanti lavoratori con 62 anni e 38 di contributi. a pagina 7

IL CASO ROGOREDO

Come aiutare i nostri figli contro la droga

di Antonio Polito

Ci vorrebbe un poeta per scrivere la Spoon River dei ragazzi morti per droga. A guardare le foto che sta pubblicando il Corriere nell'inchiesta partita dal bosco di Rogoredo, tutti quei volti di adolescenti che non ci sono più, vengono a mancare le parole. Ti ammutolisce un misto di rabbia per tanta bellezza sprecata, angoscia per quello che può accadere ai tuoi ragazzi, sconcerto quando senti dire che il problema è la proibizione, mentre invece è la nuova disponibilità, sotto casa e per tutti, di sostanze molto più letali di quando eravamo giovani noi.

continua a pagina 17

Londra Respinto lo slittamento dell'uscita. Macron gela la premier



Il primo ministro britannico Theresa May parla alla Camera dei Comuni, a Londra, per cercare l'appoggio dei parlamentari

Brexit, May sfida la Ue «Riapriamo l'accordo»

di Luigi Ippolito

La premier britannica Theresa May sfida la Ue: «Riapriamo l'accordo. Ma il presidente francese Emmanuel Macron la gela con un secco no. Più vicino quindi il «no deal», la mancanza di accordo. La premier però ricompatta i conservatori: battuto l'emendamento laburista per rinviare la Brexit. a pagina 12

Il ritiro Parla la ministra Trenta

«Afghanistan? Non ho obblighi verso Moavero»

di Fiorenza Sarzanini

La ministra della Difesa Elisabetta Trenta non cambia linea. «Ho agito secondo le mie prerogative, informando chi di dovere — dice — ci ritireremo». «Siamo lì da 17 anni — aggiunge — abbiamo avuto 54 morti, speso quasi 7 miliardi di euro, il nostro contributo è stato notevole ma ora si va verso un'intesa e ne prendiamo atto». Per la Nato la discussione è ancora in corso. «Ogni decisione — precisa Trenta — sarà presa di concerto con gli alleati e per quanto riguarda il ministro Moavero non ero certo obbligata ad avvisarlo». a pagina 11

TORINO, ARRESTATE DUE MAESTRE

Troppi bambini al nido Al gelo per farli ammalare

di Massimo Massenzio

a pagina 19

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Il valido Renghi

Se un tempo avessimo letto questa notizia: «Invalido riprende a camminare e rinuncia al permesso auto», avremmo gridato al miracolo per il recupero delle articolazioni. Ma da quando la scienza ha fatto progressi e la natura umana un po' meno, il vero miracolo è la rinuncia al parcheggio riservato. Anche i vigili urbani di Città di Castello hanno provato la nostra stessa forte emozione, il giorno in cui Lorenzo Renghi, che nei precedenti quarantadue anni di vita non aveva mai dato segni di squilibrio, ha restituito il pass con queste sconvoienti parole: «Sto meglio e non mi sembra giusto continuare a beneficiarne».

Ma sono cose da dirsi e soprattutto da farsi? In Italia il falso invalido è un'istituzione. I politici ne hanno spesso illustra-

to la insopprimibile funzione sociale. Si tratta di un mestiere lito di trappole, specie dopo la proliferazione delle telecamere. Occorrono severi periodi di apprendistato prima che un allievo riesca a leggere il giornale passando per cieco e a giocare a tennis spacciandosi per zoppo. Con la sua decisione impulsiva, il Renghi rischia di mortificare una delle eccellenze del nostro Paese. In un'intervista a me rilasciata, ovviamente falsa, il presidente dell'associazione Falsi Invalidi distributori anonimi tessere illegali (F.I.D.A.T.I.) ha voluto rassicurare gli iscritti: «L'eroe di Città di Castello non ha la minima idea di che cosa significhi cercare un parcheggio. Chi abita a Roma o a Milano, quel pass se lo sarebbe tenuto ben stretto».

© 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

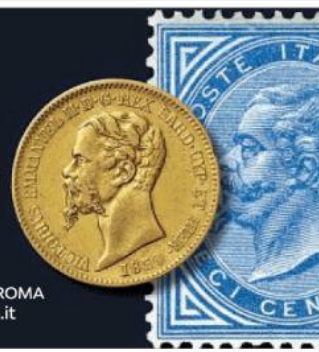


Photo: Italiane Spot, In A.P. - 01.353.2003 Corbis L. 46/2004 art. 1, c.1. DCD Milano
9 771120 498008
80130



L'ultimo passaggio in Parlamento sulla **Brexit** consegna alla May il mandato a trattare con l'Ue levando dal tavolo la grana irlandese. Ma l'Ue non ascolta



CAPSULE
GOURMET
ristora

Mercoledì 30 gennaio 2019 - Anno 11 - n° 29
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Steady Money"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 23/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/2009

Sea Watch
La Corte europea:
"I migranti hanno
diritto alle cure,
non a sbarcare"



MASSARI E OSSINOVA PAG. 4

Il racconto
"Incinta nel lager
libico di Misurata:
torture da aborto,
bimbi prigionieri"

BIAGIOTTI A PAG. 5

Primarie Napoli
A Delucaland
Zinga non passa:
vince Martina
fra le polemiche

IURILLO A PAG. 6

Conversioni
Da Visco a Letta
a Messina (Intesa):
l'establishment
che ama il reddito

FELTRI A PAG. 8

LIBERARE KABUL
PER 7 MILIARDI
DI BUONI MOTIVI

MASSIMO FINI A PAG. 13

SALVINI CHIEDE AL SENATO DI SALVARLO
IMBARAZZO NEI 5 STELLE: CONTE, DI MAIO E I MINISTRI M5S
PRONTI AD AUTODENUNCIARSI, MA VOTANDO SI AI GIUDICI



PRIMA DELLA CURA
"VOTI 'AMICI' PER
SFANGARLA? NOI
ANDRÒ DAVANTI AI
GIUDICI A SPIEGARE
CHE NON SONO UN
SEQUESTRORE"

DOPO LA CURA
"IL PARLAMENTO
DEVE GIUDICARE
LE MIE AZIONI DA
MINISTRO E NEGARE
L'AUTORIZZAZIONE
A PROCEDERE"

**NESSUNO MI PUÒ
GIUDICARE**

DE CAROLIS E RODANO A PAG. 2-3

Meglio i giudici

» MARCO TRAVAGLIO

Dopo aver voltato gabbana sul Tav, le trivelle, le accise e i rimpatri dei clandestini, il nostro ministro dell'Interno tutto d'un pezzo Matteo Salvini innesta la retro-marcia anche sul processo Diciotti. Il 27 agosto, appena indagato per il presunto sequestro dei 177 migranti tenuti a bordo per cinque giorni nel porto di Catania, dichiarò a *Libero*, panca in dentro e petto in fuori: "Se il Tribunale dei ministri dirà che devo essere processato andrò davanti ai magistrati a spiegare che non sono un sequestratore. Voglio proprio vedere come va a finire" ("Vado al massimo", Vasco Rossi). Poi scambiò la richiesta di archiviazione della Procura di Catania per un provvedimento di archiviazione. Invece il Tribunale dei ministri ha chiesto l'autorizzazione a processarlo. Ma lui, ancora l'altro giorno, quando Luigi Di Maio gli ha comunicato l'intenzione dei 5 Stelle di accontentarlo votando l'autorizzazione a procedere, marciava dritto e filato verso il Tribunale: "Non mi servono aiutini". Poi qualcosa o qualcuno gli ha fatto cambiare idea: ora pretende che il Senato cancelli il suo processo perché "non vi è nulla di personale" e lui agì in qualità di ministro dell'Interno. E questo lo sanno anche i giudici, altrimenti non avrebbero chiesto l'autorizzazione a Palazzo Madama. Ma non basta a stabilire la liceità della sua condotta, altrimenti un ministro, nell'esercizio delle sue funzioni, sarebbe sempre *legibus solutus*, e invece non lo è neppure il presidente della Repubblica (che può rispondere di alto tradimento e attentato alla Costituzione).

Su un altro punto Salvini ha ragione: l'immunità parlamentare e il *fumus persecutionis* non c'entrano nulla, nemmeno quel poco che ne è rimasto dopo la riforma del 1993 che li ha aboliti per le indagini e li ha mantenuti per gli arresti, le intercettazioni e le perquisizioni. Qui, appunto, non si tratta di decidere se Salvini sia perseguitato dai giudici, ma se l'eventuale reato ministeriale sia "scriminato" da "un interesse dello Stato costituzionalmente rilevante" o "un preminente interesse pubblico". E questo Salvini pretende che lo affermi il Senato, negando l'autorizzazione a procedere a maggioranza, per far vedere a tutti che comanda lui. Con i voti non solo della Lega (e di Ft che vota sempre, per Dna, per gli imputati contro i giudici), ma anche dei 5 Stelle (il Pd dirà sì). Ora il M5S ha tre opzioni: 1) confermare il sì all'autorizzazione a procedere; 2) cambiare idea pure loro e dire no; 3) astenersi. La 2 sarebbe un suicidio politico, per l'abbraccio mortale con leghisti e forzisti a protezione di un ministro che non vuol farsi processare.

SEGUE A PAGINA 24



IL GIUDICE SALVINI "Pietro Stefani rientra dalla Francia"
"Le dica la verità su Calabresi"

» GIANNI BARBACCOTTO

Guido Salvini è un magistrato che le vicende del terrorismo italiano le conosce bene, per averle a lungo indagate come giudice istruttore. Conosce da vicino anche la storia dei Pac, i Proletari armati per il comunismo di Cesare Battisti, perché fu suo padre a presiedere, all'inizio degli anni Ottanta, la Corte d'assise che pronunciò una



delle sentenze per l'omicidio dell'orefice Pier Luigi Torregiani, ucciso dai Pac. In più, Guido Salvini è noto per le sue posizioni tutt'altro che "giustizialiste", tanto che collabora anche al *Foglio*. Ecco perché i suoi interventi su Cesare Battisti, pubblicati proprio sul *Foglio* nei giorni scorsi, sono una bomba. Lasciata scoppiare nel più fragoroso silenzio.

A PAGINA 10

La cattiveria
Rocco Siffredi vince tre Oscar del porno. Il cinema hard è rimasto una delle poche cose meritocratiche

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

VITA DA MONTY
Noi siamo i Python:
sesso, striscioni
delle suore e alcol

PONTIGGIA A PAG. 22



il Giornale



MERCOLÌ 30 GENNAIO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 25 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
054 2324391 - 054 2324392

GIUSTIZIA POLITICIZZATA QUEI GIUDICI PIÙ PERICOLOSI DEGLI IMMIGRATI

di Alessandro Sallusti

C'è un pericolo maggiore dell'immigrazione fuori controllo. È quello della giustizia fuori controllo, male antico e purtroppo persistente. Prova ne è che ieri Magistratura democratica - corrente di sinistra delle toghe italiane - ha annunciato di aderire all'iniziativa «Noi non siamo pesci», l'ultima trovata, direi carnevalesca, di politici e intellettuali di sinistra per contestare nelle piazze Matteo Salvini e le sue politiche su immigrazione e sicurezza. La cosa più inquietante è che i magistrati che stanno inquisendo il ministro dell'Interno per i fatti della Diciotti fanno parte proprio di quella corrente. L'adesione rappresenta quindi un pregiudizio politico inconciliabile con l'indipendenza, fattuale e ideologica, che un buon magistrato dovrebbe avere nei confronti dei fatti sui quali indaga o giudica.

Magistratura democratica ha fatto suo uno dei motti attribuiti a Palmiro Togliatti, storico leader del Partito comunista e primo ministro della Giustizia della Repubblica: la giustizia - sosteneva il Migliore - si interpreta per gli amici e si applica ai nemici. Di questo, cioè di fare politica attraverso i codici. Gli aderenti a questa corrente non hanno mai fatto mistero. Anzi, lo hanno teorizzato pubblicamente e messo per scritto nelle relazioni conclusive dei loro congressi nelle quali hanno sostenuto la necessità di usare la giustizia per correggere in senso proletario e socialista le derive borghesi della politica e del potere legislativo.

Parliamo delle famose «toghe rosse», che puntualmente scendono in campo quando a loro avviso la sinistra politica appare incapace di contrastare le destre. Per vent'anni e passa hanno fatto opposizione a Silvio Berlusconi buttandogli addosso accuse di ogni genere e grado ed eccoli ora, puntuali come un orologio svizzero, a occuparsi del caso Salvini.

Tutto insomma, dentro e fuori le carte della procura (che oggi pubblichiamo), lascia pensare che si voglia celebrare per l'ennesima volta un processo politico che anche se non porterà da nessuna parte mina la tenuta del governo e la credibilità dell'Italia sul piano internazionale. Con buona pace dei grillini che su questi magistrati e sulle loro deliranti tesi hanno costruito buona parte della loro fortuna.

Fazzo a pagina 4

CASO DICIOTTI

Tutte le carte su Salvini Le toghe rosse in campo

*Il ministro: no al processo. Conte lo difende: scelta comune
La linea del Viminale: ipotesi terroristi a bordo*

FLOP D'ASCOLTI IN TV PER I PARA-GURU



SCATENATO Il fondatore del Cinque stelle ha fatto il 4% su Raidue

Grillo battuto dall'allievo Di Maio E Celentano-cartoon crolla ancora

di Laura Rio

Ahi ahi ahi, che brutta fine. Li avevamo lasciati capi-popolo e predicatori che azzavano le folle e li ritroviamo maestri per pochi discepoli. Almeno nel mondo televisivo. Perché, dopo tanto battage pubblicitario e dopo tante polemiche preventive, alla fine i due mostri sacri dello spettacolo hanno perso gran parte dei loro (...)

segue a pagina 13

■ Per il Tribunale dei ministri di Catania Matteo Salvini, sul caso della nave Diciotti con a bordo 177 migranti, deve essere processato per sequestro di persona: avrebbe violato norme internazionali «per finalità politiche». Ma nelle carte del procedimento c'è anche la linea difensiva del Viminale: la possibilità di infiltrazioni terroristiche a bordo. Salvini rifiuta il processo, in quanto la decisione sarebbe stata condivisa dall'intero esecutivo. Il premier Conte si schiera dalla parte del ministro, con i grillini orientati a votare no all'autorizzazione a procedere.

servizi da pagina 2 a pagina 7

LO SCONTRO NELLA MAGGIORANZA

Moavero nell'angolo sull'Afghanistan Politica estera farsa

di Paolo Bracalini

a pagina 11

GUERRA INTERNA

Giustizia, vacilla il totem dei grillini

di Adalberto Signore

In fine vacilla pure l'ultimo totem, il pilastro portante del Movimento fin da quando nel 2007 iniziò a muovere i primi passi dalle piazze anticasa dei vari «Vaffa day». L'ultimo atto, forse, di una mutazione genetica che sta riscrivendo il dna del Cinque stelle da quando da forza di opposizione dura e pura sono diventati - senza troppi travagli - partito di casta e di governo. Dopo il cambio (...)

segue a pagina 3

AL VIA ANCHE IL REDDITO DI CITTADINANZA

Pensioni, parte quota 100 Ecco come fare la richiesta

Antonio Signorini

■ Gli ultimi dettagli arriveranno con una circolare illustrativa di prossima pubblicazione. Ma l'Inps ha già reso note le modalità operative per accedere a Quota 100, la riforma che permetterà in via sperimentale di andare in pensione fino al 2021 con 62 anni di età e 38 di contributi. Ecco chi ha diritto e come fare domanda.

L'INCHIESTA SUI COMPENSI

Baristi e idraulici La casta invisibile di Montecitorio

Domenico Di Sanzo

a pagina 9

a pagina 12

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

Abusi Lg.104
Assenteismo
Concorrenza Sleale
Aliunde Perceptum

ponzi group

ponzi.com
ponzi@ponzi.com
ponziinvestigazioni.com

800-013458

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEREZIA)
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO - DA 30.000 LIRE - N. 27520006 - art. 1, c. 1, D.L. 35/2013

L'INIZIATIVA FA DISCUTERE

La Raggi mette i detenuti a tappare le buche di Roma

Andrea Cuomo

Fratello dove sei? A Torre Spaccata, Roma, a lavorare per madame Raggi. Quando abbiamo letto che trenta detenuti di Rebibbia ripareranno le strade della Capitale, a cominciare da quelle del quartiere della periferia Est non lontano da Cinecittà, tempio del cinema italiano, ci è venuto in mente proprio il film dei fratelli Coen.

a pagina 20

AUTOGOL NEGLI EMIRATI ARABI

L'islam delle pari opportunità premia soltanto gli uomini

Manuela Gatti

Era tutto al posto giusto domenica a Dubai: gli ospiti, le targhe da consegnare, i fotografi. Mancava una cosa: le donne. Che, per un premio per l'uguaglianza di genere, non è un dettaglio trascurabile. Le buone intenzioni non sono in dubbio: l'iniziativa voleva premiare i progressi fatti nel settore pubblico nelle pari opportunità.

a pagina 21

IL PROGETTO

Ostelli, musei o biblioteche: la seconda vita delle stazioni

Daniela Uva

a pagina 20

Anche il tuo sogno
saprà trasformare
in realtà.

Parola di Roberto Carino

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

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



IL PICCOLO GRANDE LIBRO DEI NONNI



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 30 gennaio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 25 | **QV** Anno 20 - Numero 29 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



CINISELLO, I VISORI AL CENTRO DIURNO
Anziani in vacanza con la realtà virtuale

GUERRA ■ A pagina 21



Il nuovo sistema per i nonni

BUCCINASCO, ARRESTATO
Predatore seriale di minori sul web
Esce dal carcere e ricomincia
GRILLO ■ A pagina 19



IL COMMENTO

di RAFFAELE MARMO

IL VALZER DELL'IPOCRISIA

TUTTI finiti dentro le rispettive e speculari trappole. E così, alla fine o a metà dell'ennesimo psicodramma politico-giudiziario italiano, il caso Salvini-Diciotti-immunità si rivela per quello che è: l'esemplificazione (ulteriore) del fallimento concreto degli inganni ideologici e dei vessilli propagandistici di leader e partiti di maggioranza e opposizione.
■ A pagina 2

IL COMMENTO

di GABRIELE CANÈ

CONFUSIONE DI RUOLI

SE VOGLIAMO semplificare, alla Freccero, potremmo dire che la morale è molto semplice: in tv l'audience dei figli ricade sui padri. Insomma, il flop di Grillo in prima serata, secondo il direttore di Rai2, è soprattutto colpa dell'interesse suscitato da Di Maio ospite di Porro a Quarta Repubblica su Rete4: il delfino che sottrae ascolti al fondatore. Colpito e affondato.
■ A pagina 4

Quota 100, corsa alla pensione

L'Inps apre le iscrizioni: 800 domande in poche ore. La nostra guida | MARIN ■ A pagina 7

RAI SHARE AL 4%. FRECCERO SOTTO ACCUSA. I PARERI DI BAUDO E MAGALLI



CARBUTTI e DEGLI ANTONI ■ Alle pagine 4 e 5

Famiglie al verde, addio gita scolastica

Problemi economici e prof poco disponibili: uno studente su due resta a casa | PROSPERETTI e BUTICCHI ■ A p. 13

IL CASO SEA WATCH



Pronta l'intesa
La Ue accoglie alcuni migranti

FARRUGGIA ■ A pagina 2

M5S AL BIVIO
Processo Salvini
Conte lo blinda:
«Indagate me»

POLIDORI ■ A pagina 3

SOS DELL'AUTORITY

Privacy violata
Le nostre vite sotto attacco

PASSERI e PEREGO ■ Alle p. 8 e 9



HANNO CANTATO A PANAMA PER IL PAPA

Il Volo, festa a Sanremo
«Dieci anni di musica col cuore»



SPINELLI ■ A pagina 30

LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!



Con Vitamina B1, Ferro e Magnesio.



Con Vitamina C, Vitamina B12 e Zinco.

Oggi torna «In Asia»
MISTERI E COLD CASE Alieni, aerei scomparsi, serial killer: gli immaginari scatenati dai casi più celebri della cronaca nera asiatica

Domani l'ExtraTerrestre
CIBI In un mondo in cui si muore di fame lo spreco alimentare ha toccato cifre record: ogni anno 1,3 miliardi di tonnellate di cibo nella spazzatura

Visioni
SUNDANCE Contro il potere e il capitale «The Report» di Scott Burns e il doc «The Great Hack» di Amer e Noujaim
 Giulia D'Agnoletto Vallan pagina 13

quotidiano comunista

il manifesto

CON "LE MONDE DIPLOMATIQUE" • EURO 2,80

MERCOLEDÌ 30 GENNAIO 2019 • ANNO XLIX • N° 25

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

foto di Giuseppe Lami/Ansa

Amaro Diciotti

Giornata di passione per il governo sul caso Diciotti. Salvini, accusato di sequestro di persona, spiazza di Maio e chiede al parlamento di non essere processato: «La decisione è stata dell'esecutivo». La retromarcia sull'immunità manda in tilt i 5 stelle. Conte tenta una via d'uscita: «Mi assumo la responsabilità». Sui 47 migranti della Sea Watch intesa nella Ue pagine 2,3

RAPPORTO INAIL. SALE IN NUMERO DELLE VITTIME: PIÙ 10 PER CENTO IN UN ANNO

1.133 morti sul lavoro nel 2018

■ Per Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali (Inail) le morti sul lavoro nel 2018 sono aumentate: 1.133, 104 in più rispetto alle 1.029 del 2017. Le denunce di infortunio tra gennaio e dicembre dello stesso anno sono state

641 mila, +0,9% rispetto al 2017. Dall'analisi dell'Istituto risulta che i decessi sono aumentati rispetto al 2017, in particolare quelli avvenuti raggiungendo i posti di lavoro rispetto a quelli sul lavoro. Le regioni più colpite sono la Campania e l'Abruzzo quella con il

calo più significativo. E la strage continua: lunedì ha perso la vita un lavoratore di 24 anni a Bari. I sindacati chiedono un piano di intervento strutturato. La politica si divide sui tagli ai fondi per la formazione sui temi della sicurezza

PIERRO A PAGINA 5

ESORDIO DI QUOTA 100 SUL SITO INPS

Boom di domande, Tridico in pole

■ Primo giorno di Quota 100 con 800 domande sul sito dell'Inps, nonostante la procedura complessa. Decreto a rischio costituzionalità perché

consente solo fino a 45 anni di riscattare la laurea. Il mentore del Reddito di cittadinanza Pasquale Tridico vicino alla presidenza dell'Inps. **FRANCHI A PAGINA 5**

biani



INTERVISTA A De Masi Sinistra lenta, Salvini corre L'Italia come il Brasile

■ «Salvini si è mangiato i 5 stelle, cita il fascismo e presto pretenderà Palazzo Chigi». Parla il sociologo De Masi. «Il ministro dell'Interno è il leone che ha preso la gazzella e la sbrana un pezzo alla volta. Ma oggi in Italia non c'è alternativa: Renzi ha cambiato il Pd, finirà in milioni di schede bianche» **DANIELA PREZIOSI A PAGINA 4**

WORKFARE

In Francia è caccia al disoccupato

■ In attesa della riforma dei centri per l'impiego di Cinque Stelle e Lega, inchiesta sul sistema transalpino, ispirato agli stessi principi, che controlla e punisce chi è senza un impiego. Viaggio in un paese dove la ricerca di un lavoro può trasformarsi anche in un talent show. Dopo la Gran Bretagna, seconda puntata dell'inchiesta sul Workfare, il sistema che vincola i sussidi pubblici all'obbligo del lavoro. Un'indagine necessaria per capire cosa ci aspetta in Italia con le politiche attive del lavoro. **ROBERTO CICCARELLI A PAGINA 6**



VENEZUELA

L'annuncio degli Usa: sanzioni sul petrolio

■ Gli Stati Uniti hanno annunciato quello che era nell'aria già da tempo: l'applicazione di sanzioni contro la società petrolifera statale Pdvs attraverso la sua principale filiale Citgo, attiva in territorio statunitense. L'autoproclamato presidente Guaidò indagato dalla Procura generale **CLAUDIA FANTÀ A PAGINA 9**

Voto in senato Caso Salvini, i 5 Stelle nel vicolo cieco

MASSIMO VILLONE

Ci si poteva scommettere. Salvini non ha tolto dalle pesti M5S chiedendo di votare sì all'autorizzazione a procedere. Perché fare mostra di animo nobile e coraggioso, quando c'è un utile politico facile, a spese dei competitori di governo?

— segue a pagina 15 —

Mezzogiorno Se ne vanno anche le badanti. Verso il Nord e l'Est

TONINO PERNA

La marcia del ritorno è un movimento lento, ma costante, un abbandono che avviene fuori dai riflettori: le badanti straniere stanno lasciando progressivamente le città meridionali per recarsi al Nord o per tornare nei paesi dell'Est.

— segue a pagina 15 —

Afghanistan Ci si dimentica in fretta dei diritti delle donne

GIULIANA SGRENA

C'è chi ha sempre sostenuto che la soluzione del conflitto afgano passava attraverso un accordo con i talebani: la pace si tratta con i nemici. Con i nemici si tratta una tregua, la pace è più complicata e impegnativa e richiede anche un'intesa politica.

— segue a pagina 14 —

I flop occidentali Da Saddam a Maduro, il delirio dei liberal

ALBERTO NEGRI

Operazione riuscita: c'è un nuovo Saddam Hussein in Sudamerica con tanto di sanzioni petrolifere e finanziarie. Manca solo una risoluzione Onu «oil for food», cibo contro petrolio, per sfamare quei disgraziati dei venezuelani.

— segue a pagina 9 —

Poste Italiane SpA - In a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giap/CRM/23/21/03
 9 770025 515000



€ 1,20 ANNO CORRI-NT 28 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 2001, L. 662/98

Fondato nel 1892



Mercoledì 30 Gennaio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" EUROPEO

Sinistra in crisi
Pomigliano
la casa del popolo
degli operai Fiat
diventa un pub
Neri in Cronaca



L'anniversario
Beatles, mezzo secolo fa
l'ultimo concerto
sul tetto del mondo
Vacalebre a pag. 13



Cultura
Un anno senza
il prof Galasso
tre libri
per ricordarlo
Migliorini a pag. 12



L'analisi/1
BREXIT
LA PERDITA
E I RISCHI

Giuseppe Tesaurò

Certo è che il processo di integrazione europea attraversa un momento difficile e, perché tacerlo, di preoccupante confusione. Non è il primo, né l'ultimo, come chi ha memoria può testimoniare. E non è una novità neppure che sia il Regno Unito a stare al centro dell'attenzione di vecchi e nuovi Stati membri quanto in generale al rapporto con l'Unione europea. Per anni, non pochi Stati membri manifestarono poco entusiasmo per l'ipotesi di adesione alla Comunità europea di un Paese fin troppo alleato degli Stati Uniti e comunque con forme e sostanza diverse da quelle dei Paesi continentali.
Continua a pag. 39

Il processo a Salvini fa tremare il governo

► Autorizzazione a procedere, i CinqueStelle nel caos. Di Battista: votiamo sì il leghista: niente scherzi. Conte in soccorso di Di Maio: responsabilità mia

Il Napoli fuori anche dalla Coppa Italia



Gli inviati Bruno Majorano e Pino Taormina da pag. 15 a 18

Il punto
IL PRIMO FLOP
DI ANCELOTTI

Francesco De Luca

Annientato dal Pistoletto, la nuova stella del Milan, il Napoli ha visto sfumare il terzo obiettivo in quarantasei giorni.
Continua a pag. 38

Le pagelle
Nel disastro generale
si salva solo Ounas

Deludente la prova di Allan al rientro dopo l'esclusione di sabato in campionato. In difesa affondano Koulibaly e Maksimovic. Maleducati prova la spinta senza successo. E nel disastro generale si salva solo Ounas.
Majorano a pag. 16

Mario Ajello
Simone Canettieri

La vicenda dell'autorizzazione a procedere per Salvini fa tremare il governo. M5S nel caos dopo che il vicepremier leghista ha chiesto di essere difeso. Di Battista avverte: votiamo sì. Ma il ministro avverte: niente scherzi. E sul caso Diciotti il premier Conte dice: «Mi assumo la responsabilità politica».
A pag. 3

Il caso
Sea Watch, 5 Paesi
pronti ad accogliere

L'odissea della Sea Watch potrebbe concludersi in tempi brevi, visto che cinque Paesi della Ue si sono detti disponibili ad accogliere una quota dei 47 migranti che si trovano a bordo.
Mangani a pag. 2

Le nuove regole
Negozi aperti
una domenica
ogni mese

Emilio Pucci

Più di 12 aperture domenicali per i negozi: saranno le Regioni a fissare il calendario. Tra stasera e giovedì nella commissione Attività produttive della Camera verrà depositato il testo definitivo sulla chiusura delle saracinesche di domenica. Non ci sarà un provvedimento eccessivamente restrittivo come ipotizzato in un primo momento. Verrà assicurata almeno un'apertura mensile, con la previsione di raddoppiare il numero in alcuni periodi dell'anno, come per esempio durante i saldi.
A pag. 11

L'inchiesta
Reddito e lavoro
il cortocircuito
del Mezzogiorno

Francesco Pacifico

Reddito di cittadinanza e lavoro: al Sud un cortocircuito tra domanda e offerta: sotto il Liri-Garigliano le imprese faticano a trovare figure altamente professionali, mentre la platea del Reddito riguarda per lo più disoccupati con bassa scolarizzazione. Inoltre, i nuovi posti coprono circa un terzo del numero complessivo dei disoccupati. Anche con contratti a tempo indeterminato: manca una formazione adeguata alle spalle oppure si preferisce andare - al Nord, all'estero - dove si viene pagati di più.
A pag. 5

Il doppio ko in tv
Celentano e Grillo
perché i guru
non piacciono più

Titta Fiore

Adriano Celentano ci ha provato, nel nome dei «santissimi ascolti» ha pure cantato un paio di canzoni (ah, stonare su «Preghiera»...) e ha tentato di farsi assolvere dall'amico Nino Frassica: «Confesso di aver sbattuto scientemente l'audience di Canale 5 e lo farò ancora nelle altre puntate», chissà come sarà stato contento della battuta Pier-silvio Berlusconi.
Continua a pag. 39

Ajello a pag. 6

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

PROVALO IN ACQUA CALDA

1 FARMACIA

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

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA

1 FARMACIA

Il focus
L'autonomia ha già
diviso i sindacati
e gli imprenditori

Marco Esposito

Cgil, Cisl e Uil saranno in piazza, sabato 9 febbraio a Roma, per una manifestazione critica sull'operato del governo ma non dicono mezza parola sull'autonomia differenziata. Non va meglio in Confindustria presieduta da un meridionale - il salernitano Vincenzo Boccia - ma con al Nord le organizzazioni più rappresentative.
A pag. 7



Il Messaggero



201 € 1,40* ANNO 141 - N° 29
Sped. in A.P. 0353/2002 conv. L.43/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Mercoledì 30 Gennaio 2019 • S. Martina

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ilmessaggero.it

E alla Camera tutti in infermeria Meningite, corsa al vaccino Piano speciale per i bambini

Dopo gli ultimi casi in aumento le richieste alle Asl. Profilassi a Montecitorio
Ajello e Evangelisti a pag. 15

Lo spettacolo
"Melampo", Flaiano
sognava un film
oggi è diventato
una pièce teatrale
Minore a pag. 30



Coppa Italia
La Roma a Firenze
rimonte vietate
Milan, Piatak
elimina Ancelotti
Nello Sport



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

La politica virtuale
I nuovi leader
non s'illudano:
hanno bisogno
di partiti veri

Alessandro Campi

Può una verità mille volte ripetuta e ampiamente condivisa rivelarsi, se non una falsità vera e propria, una verità parziale o di comodo? Prendiamo ad esempio il ritornello secondo il quale nelle democrazie contemporanee, dominate dalla comunicazione istantanea e dal ruolo decisivo in esse rivestito dai politici-demagoghi che seducono le folle con le loro promesse mirabolanti, i partiti politici siano destinati a sopravvivere solo in una forma organizzativa leggera e programmaticamente fluida.

Finite le ideologie, che giustificavano la militanza nei suoi ranghi con una dedizione che spesso sconfiggeva nel fideismo, il partito di massa da tempo è considerato un anacronismo novecentesco. Senza contare che per tenere in vita i grandi apparati burocratici necessari a garantire la capillare presenza sul territorio, occorrevano talmente tante risorse finanziarie da rendere quasi necessario il ricorso da parte sua alla corruzione o, nella migliore delle ipotesi, all'accaparramento delle risorse pubbliche. Da qui il discredito - al tempo stesso politico e morale - che ha finito per travolgerlo.

Crollati gli iscritti, esauriti i giacchi divenuti insostenibili agli occhi dei cittadini i finanziamenti pubblici, i partiti si sono genericamente modificati per adattamento funzionale al contesto della post-modernità.

Continua a pag. 20

Processo Salvini, M5S in tilt E arriva il soccorso di Conte

► I 5Stelle sbandano dopo il no della Lega all'autorizzazione a procedere Il premier: «Diciotti, responsabilità mia». Sea Watch, da 5 Paesi si all'Italia

Londra dice sì al mandato a negoziare con la Ue. Resta il rischio no deal



Il primo ministro Theresa May ieri durante il dibattito alla Camera dei Comuni (foto AP)

Brexit, rinvio bocciato: May tratta

LONDRA Si ricomincia. La Brexit torna al punto di partenza in virtù di due votazioni cruciali ieri sera alla Camera dei Comuni. Prima è stato bocciato il rinvio della Brexit, quindi è stato dato mandato alla May a rinegoziare con la Ue, che dice no. Resta il rischio no deal.
Marconi e Pollio Salimbeni a pag. 7



Venezuela, giudici contro Guaidó: niente espatrio e beni sequestrati
Espatrio vietato al leader dell'opposizione Guaidó, autoproclamato presidente del Venezuela. Lo ha deciso la Procura generale. Intanto gli Usa valutano l'invio di truppe.
Pompetti a pag. 12

I grillini al Senato

L'idea dell'ok in Giunta per dire "no" in aula
Simone Canettieri

Salvini cambia idea sul processo e Di Maio si arrabbia. L'idea dell'ok in Giunta per dire no in aula. A pag. 3
Servizi da pag. 2 a pag. 5

Inps al lavoro
Quota 100 al via
già arrivate
mille domande

Luca Cifoni

La corsa è partita. Mentre alla Camera Matteo Salvini presentava le novità di Quota 100 insieme a Giulia Bongiorno, ministro della Pubblica amministrazione, erano già partite le prime domande destinate all'Inps. A fine giornata sono state oltre mille. Molti cittadini interessati, insomma, non hanno voluto perdere tempo e si sono mossi non appena l'istituto previdenziale ha reso disponibili le apposite procedure.
A pag. 10

Aperture domenicali, così si allenta la stretta del governo sui negozi

► Accordo gialloverde: una settimana al mese serrande alzate per tutti e "bonus" per i saldi

ROMA Accordo vicino nella maggioranza sulle chiusure festive di negozi e centri commerciali. Non ci sarà un provvedimento eccessivamente restrittivo come ipotizzato all'inizio. Verrà assicurato almeno un'apertura mensile, con la previsione di raddoppiare in alcuni periodi dell'anno (per esempio durante i saldi). Piano per le zone turistiche.
Pucci a pag. 11

L'emergenza Roma
I detenuti in strada
per tappare le buche
Fabio Rossi

Le strade della Capitale ora le riparano i detenuti.
A pag. 13

Processo d'appello Vannini, pene ridotte solo cinque anni all'ex 007 che sparò

ROMA «Mi vergogno di essere cittadino di questo Paese». Piange, grida, si scaglia contro i giudici Marina Conte, la madre di Marco Vannini. Condannata di nuovo tutta la famiglia Clontori per la morte del giovane 20enne di Cerveteri, raggiunto da un colpo di pistola la sera del 17 maggio del 2015 nella villa dei genitori della sua fidanzata a Ladispoli. Ma le pene sono state ridotte.
E. Rossi a pag. 14



VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

DECONGESTIONA

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1° PREMIO

LEONE, IL TRIONFO DEI SENTIMENTI

Buongiorno, Leone! Gennaio è un mese che non può essere del tutto gradito al vostro segno, estivo, ma quest'anno le stelle sono state molto generose e disponibili. Il mese si conclude con una geometria astrale fuori dal comune. I transiti più incisivi per l'attività, i più fortunati per la vita personale e l'amore sono con voi. Cinque pianeti presenti nei due segni che simboleggiano l'amore, Ariete e Sagittario, non avete scuse - amate, innamoratevi, sposatevi. Auguri.

© RIFUGIOLOGIA INDIRIZZATA
L'oroscopo a pag. 37

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

-TRX 11:29/01/19 23:06-NOTE:

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



IL PICCOLO GRANDE LIBRO DEI NONNI



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MERCOLEDÌ 30 gennaio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 25 | Anno 20 - Numero 29 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, SONO IN PROGNOSI RISERVATA Auto le travolge Gravi due donne

GAETANI ■ In Cronaca di Imola



IL COMMENTO

di RAFFAELE MARMO

IL VALZER

DELL'IPOCRISIA

TUTTI finiti dentro le rispettive e speculari trappole. E così, alla fine o a metà dell'ennesimo psicodramma politico-giudiziario italiano, il caso Salvini-Diciotti-immunità si rivela per quello che è: l'esemplificazione (ulteriore) del fallimento concreto degli inganni ideologici e dei vessilli propagandistici di leader e partiti di maggioranza e opposizione. ■ A pagina 2

IL COMMENTO

di GABRIELE CANÈ

CONFUSIONE DI RUOLI

SE VOGLIAMO semplificare, alla Freccero, potremmo dire che la morale è molto semplice: in tv l'audience dei figli ricade sui padri. Insomma, il flop di Grillo in prima serata, secondo il direttore di Rai2, è soprattutto colpa dell'interesse suscitato da Di Maio ospite di Porro a Quarta Repubblica su Rete4: il delfino che sottrae ascolti al fondatore. Colpito e affondato. ■ A pagina 4

Quota 100, corsa alla pensione

L'Inps apre le iscrizioni: 800 domande in poche ore. La nostra guida | MARIN ■ A pagina 7



Famiglie al verde, addio gita scolastica

Problemi economici e prof poco disponibili: uno studente su due resta a casa | PROSPERETTI e BUTICCHI ■ A p. 13

IL CASO SEA WATCH



Pronta l'intesa
La Ue accoglie
alcuni migranti

FARRUGGIA ■ A pagina 2

M5S AL BIVIO

Processo Salvini
Conte lo blinda:
«Indagate me»

POLIDORI ■ A pagina 3

SOS DELL'AUTORITY

Privacy violata
Le nostre vite
sotto attacco

PASSERI e PEREGO ■ Alle p. 8 e 9



HANNO CANTATO A PANAMA PER IL PAPA

Il Volo, festa
a Sanremo
«Dieci anni
di musica
col cuore»



SPINELLI ■ A pagina 30

LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

1 AFFRONTALA
CON LA GIUSTA
CARICA DI ENERGIA!

2 MANTIENI IN FORMA
IL TUO SISTEMA
IMMUNITARIO.



Con Vitamina B1, Ferro e Magnesio.



Con Vitamina C, Vitamina B12 e Zinco.

AUTOURTITI S.R.L.



Volkswagen
Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 30 GENNAIO 2019

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO

SERVICE
h7,30 / h9,00
VENDITA
h9,30 / h9,00
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50C in omaggio "MILANO FINANZA" in Liguria. 1,50C in tutte le altre zone - Anno DCCCIII - NUMERO 25, COMMA 20/8. 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.manzoniladvertising.it

LONDRA 1969, I BEATLES SUI TETTI COSÌ GLI SHOW CAMBIARONO PELLE

FASCE E TORTAROLO / PAGINA 36



VERSO IL FESTIVAL Il Volo: «I detrattori? Li faremo ricredere»

CABONA / PAGINA 37

INDICE	
primo piano	pagina 2
cronache	pagina 8
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 17
cinema/tv	pagina 33/34
arte	pagina 38
sport	pagina 40
meteo	pagina 47

MIGRANTI, L'INCHIESTA SUL CASO DELLA NAVE DICIOTTI SCUOTE LA MAGGIORANZA

Processo a Salvini, dilemma M5S Conte avverte: il governo traballa

Di Maio in difficoltà dopo la richiesta dell'alleato di votare no all'autorizzazione a procedere Il premier cerca una soluzione condivisa: «Mia la responsabilità politica dei mancati sbarchi»

La maggioranza è sempre più in difficoltà sul caso migranti. La richiesta di Salvini di votare no all'autorizzazione a procedere per il caso della nave Diciotti mette in grave difficoltà i Cinquestelle. «Non possiamo permetterci di far cadere il governo ma non possiamo neanche tradire uno dei nostri principi», è il dubbio manifestato dal vice premier Di Maio con i suoi fedelissimi. Ma la base grillina protesta contro un salvataggio dell'alleato dal processo in cui è accusato di sequestro di persona. Di

fronte a un dibattito apparentemente senza uscita, il premier Conte manifesta tutta la sua preoccupazione: «Il governo traballa», ammette. Poi, per fare scudo a Salvini, il presidente del Consiglio dice che la responsabilità della decisione è di tutto il governo. «Se avessi ritenuto illegittima quella scelta sarei intervenuto. Non mi sento estraneo a questa vicenda». Una linea condivisa dal pentastellato Di Battista.

L'INVIATO LOMBARDO, CAPURSO, LA MATTINA E SALVIAGGIULO / PAGINE 2 E 3



IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

QUEGLI ERRORI DA DILETTANTI DIETRO LA CRISI

S piaccia dirlo, ma è una storia da dilettanti, che ha portato il governo a «traballare», come ammette ormai anche il premier Conte. E potrebbe perfino metterlo in crisi.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

L'ANALISI

DOMENICO QUIRICO

L'AFGHANISTAN CREDEVA IN NOI MA ABBIAMO PERSO

L'America, l'Occidente ha perso la guerra in Afghanistan. Ogni sconfitta, ogni rovina ha un pathos suo proprio. Talvolta anche intriso di dignità. Quella afghana, sanzionata dall'annuncio del ritiro americano, appare in una posa mediocre, ipocrita. Impuro, è tutto impuro in questa tragedia. C'è solo smorta rabbia, insolenza, la vecchia plumbea nausea di quando dobbiamo constatare che non sappiamo essere all'altezza di quello che dovremmo essere. Hai i colori della maceria, della bugia.

Ecco: a un certo punto la realtà della guerra scopre i suoi assoluti. Sì, abbiamo perso anche noi la guerra afghana.

L'ARTICOLO / PAGINA 8



Ponte, manca la traduzione della perizia svizzera: i lavori possono slittare

La demolizione dei monconi del Ponte Morandi (nella foto di Astrid Fornetti) deve fare i conti con un ostacolo imprevisto: manca la traduzione di una perizia in tedesco realizzata dagli esperti svizzeri nominati dal giudice, decisiva in vista del

l'incidente probatorio dell'8 febbraio. Il rinvio dell'udienza pare certo. E slitterà anche l'inizio dei lavori. Intanto il ministro Toninelli annuncia un nuovo decreto sullo stop alle tasse per sfollati e imprese.

DE FAZIO E INDICE / PAGINA 7

GIÀ 800 RICHIESTE IN ITALIA

La postina Aurelia è la prima ligure di Quota 100: aspetto l'assegno

«Avevo tutta la mia roba però non pensavo di essere ricevuta subito, sapevo che Quota 100 stava per partire e volevo avere informazioni, capire quando sarebbe stato possibile presentare la domanda. Invece, eccomi qui». La genovese Aurelia Marincolo, classe 1953, dopo 39 anni e 9 mesi di servizio alle Poste Italiane è la prima pensionata di Quota 100 in Liguria, la seconda in Italia, bruciata di un soffio da una richiesta identica fatta in Sardegna. «In condizioni normali avrei dovuto aspettare il 2020. Quando mi hanno detto che la pratica poteva partire subito perché era il primo giorno con le nuove regole, quasi non ci ho creduto».

BARONI E VIANI / PAGINA 6

SpazioGenova
LA CITTÀ DELL'AUTO



Ultimi Giorni di Follie
SU TUTTE LE AUTO KM ZERO
PONTE CARREGA 30 R... TEL. 010 3704105

BUONGIORNO

Ma ogni tanto infiliamo un po' il naso nel mondo reale. Sempre lì a occuparci di immunità parlamentari e stato di diritto e coperture finanziarie, sempre lì a rintronarci nelle fumisterie del protocollo, e non sappiamo niente di quanto di vivido e pulsante ci succede attorno. E dunque, infilato il naso nelle ultime ventiquattro ore, a Roma sono scomparse nel nulla multe mai pagate per sedici milioni di euro, tutte cancellate illegalmente: gli indagati per falso e truffa sono quasi duecento. A Massa ci sono centotrenta indagati (e diciassette arrestati) poiché inscenavano incidenti stradali e si spartivano i premi assicurativi, e coi falsi acciaccati erano d'accordo medici, infermieri, funzionari; il giochino è saltato perché un primario si è accorto che in ospedale arrivavano tutti con la stessa lastra della stessa

Vivido e pulsante **MATTIA FELTRI**

sa frattura allo stesso osso. A Sant'Elpidio un terremoto (l'ultimo di centinaia) prendeva denaro in qualità di evacuato e la sua casa era così inagibile che ci viveva dentro. A Chieti sono state rinviate a giudizio quarantadue persone che chiedevano finanziamenti per aziende fantasma e poi se li spendevano al ristorante. Ancora a Roma (notizia di Leggo.it diffusa da Dagospia) una trentina di Casamonica, nullatenenti, incensurati, a cui sono state buttate giù le villette intestate a parenti mafiosi, hanno fatto domanda per l'alloggio popolare, e chissà che non abbiano diritto anche al reddito di cittadinanza. A proposito, a Palermo, in un Caf, consigliano ai coniugi di separare la residenza così il reddito di cittadinanza raddoppia. Ah, com'è vivido e pulsante questo mondo reale. —

UN UNICO PARTNER, TANTI VANTAGGI.

Per saperne di più
010-7227277
europam.it

EUROPAM
GAS E LUCE

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 19701,60 +0,48% | SPREAD BUND 10Y 245,70 +1,20 | €/€ 1,1422 +0,04% | BRENT DTD 61,75 +2,64% | Indici e Numeri → PAGINE 28-31

L'asta BoT fa il pieno: i tassi a sei mesi tornano sotto lo zero

CONTI PUBBLICI

Emissione da 6,5 miliardi con richieste per 11,8
Il rendimento a -0,025%

Tria a Washington: il debito è alto ma sostenibile, investimenti da aumentare

Dopo un 2018 all'insegna della volatilità, per i titoli di Stato le prime settimane dell'anno si confermano orientate in direzione opposta. Il rendimento dei BoT semestrali è tornato negativo per la prima volta dall'aprile scorso: -0,025%. Il Tesoro ha collocato buoni a sei mesi per 6,5 miliardi, con una domanda che ha toccato 11,833 miliardi. Numeri che

lasciano ben sperare in vista del collocamento di titoli a lunga scadenza di oggi. Segnali positivi anche dal secondario, con il tasso del TTP decennale sotto il 2,7% (spread 10TP-Bund a 243).

Se sui mercati sembra tornato un clima di fiducia, nuovi rischi si annidano nell'andamento dell'economia reale, nelle variabili di finanza pubblica e dunque della tenuta della manovra. Arrivano nuove previsioni al ribasso: per il Pil crescita zero nel 2019. Domani l'istat darà la stima sul Pil nel 4° trimestre 2018.

Intanto il ministro Tria - in missione a Washington - rassicura gli investitori americani: l'Italia non è un Paese a rischio. E anche il nuovo debito pubblico non è oggi meno sostenibile rispetto al passato.

Barlaam, Franceschi, Pesole, Trovati — alle pagine 2-3

DURATA 5 ANNI

La Grecia torna sul mercato: bond al 3,6%

Per la prima volta dall'uscita dal "bailout" nell'agosto scorso, la Grecia è tornata sul mercato dei capitali e ha raccolto 2,5 miliardi di euro con l'emissione di bond quinquennali. Il rendimento spuntato del 3,6% è leggermente inferiore al range iniziale proposto, in quanto la domanda è risultata robusta, pari a circa quattro volte l'offerta: un successo per il Paese.

Stefano Carer — a pag. 3

Pensioni, via libera alle domande Già 800 richieste per Quota 100

PREVIDENZA

Il Senato ha approvato il Decreto semplificazioni che ora passa alla Camera

Via libera dell'Inps alla presentazione delle domande per accedere alla pensione con Quota 100: alle 19 di ieri già pervenute 800 richieste. Al Senato primo via libera al Decreto semplificazioni, che ora va alla Camera. — alle pagine 4 e 18



Intervista
Siri: «Flat tax per tutti, tagli all'Ires e al primo scaglione Irpef»

Manuela Perrone — a pag. 4

CONCORSI

SEGRETERIO SCOLASTICO: 2.004 POSTI
102 MILA IN CORSA

di Eugenio Bruno e Claudio Tucci

Per cento e più dipendenti pubblici che si preparano a uscire dalla Pa sfruttando il maxi-scolivo di "quota 100" ce ne sono altrettanti che aspirano a entrare. Per fare il "capo segreteria" nelle scuole. Lo confermano i dati diffusi ieri dal Mior: sono 102.900 i candidati alla carica di direttore dei servizi generali e amministrativi degli Istituti. A fronte di 2.004 posti a bando. In pratica meno del 2% di riuscirà. Una massa enorme di aspiranti Doga, dunque. Che si spiega solo in parte con i 130 anni di attesa della selezione ordinaria per questo profilo professionale. Dietro la corsa alla domanda si legge la fame da "posto fisso" che continua a caratterizzare il nostro Paese. Specialmente al Sud. Se è vero che solo da Campania e Sicilia arriva oltre un terzo delle richieste. — Continua a pagina 5

ModenantiQuaria XXXIII MOSTRA DI ANTIQUARIATO

MODENAFIERE
9-17 FEBBRAIO

lun/mar/mer: 15-20
gio/ven/sab/dom: 10.30-20

IN CONTEMPORANEA

PEIRA
ANTICO
DECORAZIONE E DESIGN
PER PARCHI, GIARDINI
E RISTRUTTURAZIONI
XXVI EDIZIONE

EXCELSIOR
XVILE RASSEGNA
DI FUTURA ITALIANA
DELL'OTTOCCINO
E DEL NOVECENTO

WWW.MODENANTIQUARIA.IT

organizzazione:
con il patrocinio di:
sostenitori:



AGEVOLAZIONI PER LE AUTO DA ROTTAMARE



La più diffusa. La versione base della Punto prima serie (a sei tre porte) prodotta dal 1993 al 1999

Bollo al 50% per le utilitarie vecchie

Anche i modelli più popolari hanno diritto a pagare metà bollo se hanno più di 20 anni. Lo prevede l'ultima legge di Bilancio che, contrariamente al passato, di fatto non fa distinzioni in base al pregio storico dell'auto: basta avere un certificato, che normalmente viene rilasciato badando solo alle condizioni in cui la vettura è stata conservata. La legge di Bilancio inoltre contrasta con le norme mantellate ancora in vigore dalle Regioni Lombardia, Emilia Romagna e Lazio.

Maurizio Caprio — a pagina 9

Borsa Italiana continua a sperare: «Luxottica resti quotata anche da noi»

OGGI ARRIVA CONTE

Il ceo Jerusalem: quando un titolo è quotato su due piazze, Milano scambia di più

Avere un mercato azionario efficiente, attrattivo per investitori e società e anche rappresentativo dell'economia non è scontato. Piazza Affari sta per perdere una star del listino come Luxottica, conseguenza del reverse merger con Essilor, che tecnicamente comporta il delisting dell'incorporata. Fatto sta che la speranza dell'ad di Borsa Italiana, Raffaele Jerusalem, e di tanti azionisti italiani, è che Luxottica rientri in quotazione anche a Milano, in aggiunta a Parigi dove è quotata la Big Francese con il quale si sta integrando. «Ostacoli all'ibridazione? Assolutamente no», sottolinea Jerusalem che ricorda come «tutte le volte che si è presentata questa situazione - vedi Ferrari, Cof, Pca, Sim - a Milano si scambia di più. La stessa Luxottica era quotata a New York prima di sbarcare a Piazza Affari e quando lo ha fatto la liquidità si è spostata a Milano».

Antonella Olivieri — a pag. 13

-27 per cento

A Biella le aziende attive nel distretto tessile, abbigliamento e confezioni erano oltre 900 dieci anni fa. Oggi sono meno di 670

Distretti
A Biella apre la prima filatura cinese: così il polo tessile piemontese si trasforma

Carlo Andrea Finotto — a pag. 8

STIME 2018

Moda italiana, ricavi verso i 100 miliardi

La moda italiana continua a crescere. Con ricavi 2018 stimati a quota 95,7 miliardi di euro, in salita dello 0,9% rispetto al 2017. Merito, come accade ormai da anni, delle esportazioni che non solo nel 2018 sono salite del 2,6%, arrivando a quota 63,4 miliardi di euro, ma hanno anche aumentato il loro "peso" nel giro d'affari del settore tessile-moda-accessori: nel 2018, infatti, hanno assorbito il 66,3% dei ricavi di settore, contro il 65,1% del 2017. Lo rilevano le stime di Confindustria Moda, diffuse ieri a Milano in occasione della presentazione del libro «Lo stato della moda». Sul fronte export, le incertezze per il 2019 arrivano da Cina e Russia.

Marta Casadei — a pag. 8

MARSH

SOLUTIONS...
DEFINED,
DESIGNED,
AND DELIVERED.

MARSH & MCLENNAN
CONSULTANTS

PANORAMA

BREXIT

Rivincita della May: «No a un rinvio»
Ora Londra vuole riaprire le trattative

Sospiro di sollievo per il premier inglese May: la Camera dei Comuni ha bocciato l'emendamento a favore di un rinvio della Brexit in caso di stallo prolungato in Parlamento. Approvato un emendamento contro un'uscita «no deal». Londra ora vuole rivedere l'intesa con l'Unione europea, il portavoce di Bruxelles chiede: «Accordo non rinegoziabile». — a pagina 17

LE DENUNCIE ALL'INAIL

Infortunati sul lavoro: +10% quelli morti nel 2018

In aumento le denunce di infortuni e morti sul lavoro nel 2018 presentate all'Inail. Le denunce di infortunio tra gennaio e dicembre - fa sapere l'Istituto - sono state 642.261 (+0,9% rispetto al 2017) di queste 1.133 denunce mortali (+10,1% quota 2017) in più rispetto alle 1.029 del 2017. — a pagina 18

TELEVISIONE

De Agostini e Fox entrano in partita per l'acquisto dei canali tv Sony

Andrea Boni — a pagina 12

STATI UNITI-CINA

L'accusa a Huawei pesa sui negoziati commerciali

Per gli Usa il gruppo cinese Huawei è responsabile di furto di segreti commerciali, frode bancaria per la violazione delle sanzioni contro l'Iran, ostruzione giudiziaria. La vicenda rischia di pesare sui negoziati commerciali tra i due Paesi in programma oggi e domani a Washington. — a pagina 16

lavoro

LA GESTIONE
DEL CAPITALE
UMANO



Competenze digitali, formazione solo in quattro aziende su dieci

Le digital skills, le competenze digitali, sono sempre più richieste sul mercato del lavoro ma in pochi sanno maneggiarle davvero. I lavoratori, pur tendendo la mano verso l'intelligenza artificiale di cui giudicano positivamente l'impatto, si sentono sotto pressione per il basso livello formativo. Le imprese che dicono di offrire corsi specializzati per fare fronte alla digitalizzazione sono il 41%. — a pagina 26



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 30 gennaio 2019 € 1,20

S. Martina martire
Anno LXXV - Numero 29

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

IL TEMPO di Oshø



Conte si rinvia a giudizio con Salvini

Il premier corre in soccorso del leader della Lega. Ma al gesto è stato costretto dal M5s
Di Maio non riesce infatti a fare passare una linea fra i suoi. Da domani il caso in Senato

■ La retromarcia di Salvini sull'immunità manda in tilt i 5 Stelle. Alla fine è il premier Conte che prova a salvare tutti addossando al governo l'intero Caso Diciotti. Intanto il Viminale prepara la difesa per la Giunta: «Sulla nave potevano esserci terroristi».

Carta e Ventura → alle pagine 4 e 5

Come uscire dal vicolo cieco

di Franco Bechis



Matteo Salvini decidendo di non rinunciare alla propria immunità parlamentare ha costretto al lettino dello psicanalista gran parte della leadership del Movimento 5 stelle. In privato alcuni di loro mi hanno confessato: «È durissima per noi questa prova», e si saranno stupiti per i miei occhi stralunati. Durissima? Prova? Certo che se diventa un dramma affrontare un caso che gli stessi leader del M5s definiscono «politico» e spiegare ai propri militanti ed elettori che quello di Salvini non è un caso giudiziario come gli altri, allora diventeranno insormontabili le difficoltà politiche vere. Il caso invece (...)

segue → a pagina 2

Il freddo fa impennare i prezzi. E tra i banchi è rivolta

**Gelata sui mercati
Zucchine a 5 euro**



Conti → a pagina 13

**Al via le richieste per la pensione
Come fare domanda per avere «quota 100»**

Caleri → a pagina 3

**E se l'avesse fatto la Raggi?
Sala aumenta il bus e i milanesi esultano**



Bonanni e Buzzelli → a pagina 9

PAGINE

Domenico Fisichella
IL RISORGIMENTO
TRA "VIRTÙ" E "FORTUNA"
La formazione dell'Italia unita e l'Etiopia
euro 18,00

Massimo Magliaro
LA FIAMMA DELLA RINASCITA
euro 18,00

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

SUSTENIUM PLUS

PROVA LO SCOPPIO IN ACQUA CALDA

ENERGIA

1

Mercoledì 30 Gennaio 2019

Nuova serie - Anno 28 - Numero 25 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

* Offerta indicata con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80

Lk € 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50

€2,00*



QUOTA 100

**Parte la corsa ai
prepensionamenti**
Presentate 800
domande in 8 ore

Cirilli a pag. 30

LAVORI IN CORSO

**Sulla fatturazione
elettronica una**
task force con
Sogei ed Entrate

Bartelli a pag. 33

TRACCIABILITÀ

Una blockchain
di Coldiretti
per garantire la
sicurezza del cibo

Chiarelli a pag. 22

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Cassazione/1 - La
sentenza sui para-
disi fiscali
Cassazione/2 - La
sentenza sulle spe-
se di rappresen-
taanza

Ctr Lom-
bardia - La
sentenza sulle
sanzioni tributarie
a persone giuridi-
che

VIDEOFORUM

Le risposte degli
esperti
di ItaliaOggi ai
quesiti dei lettori

da pag. 36

Giovanni Orsina: chiudiamolo proprio il Viminale
e affidiamo i migranti all'automatismo del diritto
Alessandra Ricciardi a pag. 4

ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

L'ires sul non profit torna al 12%

Nel dl Semplificazioni anche l'abolizione del Sistri, maggiori tutele ai debitori negli espropri, procedure più snelle per chi opera nelle Zone economiche speciali

Il Sistri va definitivamente in soffitta dal 1° gennaio 2019. Torna al 12% l'aliquota Ires sul non profit e arrivano più tutele per i debitori nelle procedure di esproprio. Tempi più rapidi per le imprese che avviano attività economiche o fanno investimenti nelle Zone economiche speciali (Zes) con possibilità di operare, per le merci importate e da esportare, in regime di sospensione dell'Iva. La prevede il dl Semplificazioni approvato dal Senato.

Cervino a pag. 31

STUDIA LE INFLESSIONI

La voce
di Amazon a
lezione di italiano
a Torino

Costa a pag. 7

La Merkel non riesce a trovare i soldati
per formare il nuovo esercito tedesco


Nel recente trattato franco-tedesco firmato da Angela Merkel ed Emmanuel Macron, una delle clausole è quella che prevede una cooperazione sempre più stretta tra i due paesi in campo militare, quasi una fusione dei due eserciti in uno solo, forte e potente, dotato perfino della bomba atomica. Il sogno di un super esercito franco-tedesco si scontra però con la crisi di vocazioni: il 50% delle reclute tedesche non riesce a superare i test per l'arruolamento nella Bundeswehr. O sono troppo grassi, o sono troppo svegliati, oppure non hanno la cittadinanza tedesca. Risultato: la Bundeswehr ha 25 mila posti vacanti.

Oldani a pag. 8

DIRITTO & ROVESCIO

L'on. Teresa Mannino, grillina di Castellammare di Stabia, ha tenuto alla Camera un vibrato discorso che aveva la stessa armonia di un gesso che strida nella lavagna. Ha detto: «Vediamo in televisione e sui giornali un papaveri di spionaggio». Poi ha aggiunto: «Se ne sono dovuti andare per poter trovare maggiore ricchezza e maggior dettaglio nel nostro paese». «Vogliamo ingliere i giovani da quel diavolo che erano stati messi a parcheggio». «Non vedremo più politici che incassano il vitellino e il baffo». E così, conto che con la valigia aveva fatto gol (dal suo punto di vista, è ovvio) ha ripetuto la parola, mettendoci una effe in più, come nei film di Tullio e dimenticandosi complicata mille anche come faceva un tempo Mussolini. Non parlo di ideologia, sia chiaro, ma solo di omologamenti tipo hula hoop. Siamo indignandoci contro l'eloquio dell'on. Mannino quando ho appreso che il professor Coletti dell'Accademia della Crusca (un ente che non ha a che fare con gli spaghetti ma che dovrebbe vigilare sul corretto uso della lingua italiana) ha autorizzato a dire «secondo il cane». C'è poco da ridere, on. Mannino, specie se venisse interrogata dal professor Coletti, passerebbe l'ora all'Accademia della Crusca. Alla grande.

TRE NUOVI MODELLI

E SALE ANCORA

RAPPORTO FIPE

CON BREXIT

INDAGINE TER

Treni ad alta
velocità cinesi
alla conquista
del mondo

Scarano a pag. 11

Il palladio
è diventato
più caro
dell'oro

Bianchi a pag. 12

Il web aiuta
i ristoranti
a intercettare
i clienti giovani

Ferroni a pag. 15

Le grandi
emittenti tv
sono in fuga
da Londra

Sottitlaro a pag. 19

Rtl 102,5
regina di ascolti
Seguono Rds e
Radio Italia

Piazzotta a pag. 17

TRENTINO

**Sappiamo bene
come si fa
un'impresa.**

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

TRENTINOSVILUPPO
IMPRESA INNOVAZIONE MARKETING TERRITORIALE

Scopri di più su investintrentino.it

Con quota di diritto, January a € 6,00 in più. Con quota di diritto, January a € 6,00 in più. Con quota di diritto, January a € 6,00 in più. Con quota di diritto, January a € 6,00 in più.

1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/II)



IL PICCOLO GRANDE LIBRO DEI NONNI



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 30 GENNAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbonamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 29 | Anno 20 - Numero 29 | www.lanazione.it



SEQUESTRATO IN VERSILIA E UCCISO. DEPISTAGGI ED EVERSIONE
Lavorini, 50 anni di misteri
Fu il primo bambino rapito

SALVADORI ■ A pagina 17



IL COMMENTO

di RAFFAELE MARMO

IL VALZER

DELL'IPOCRISIA

TUTTI finiti dentro le rispettive e speculari trappole. E così, alla fine o a metà dell'ennesimo psicodramma politico-giudiziario italiano, il caso Salvini-Diciotti-immunità si rivela per quello che è: l'esemplificazione (ulteriore) del fallimento concreto degli inganni ideologici e dei vessilli propagandistici di leader e partiti di maggioranza e opposizione.
■ A pagina 2

IL COMMENTO

di GABRIELE CANÈ

CONFUSIONE DI RUOLI

SE VOGLIAMO semplificare, alla Freccero, potremmo dire che la morale è molto semplice: in tv l'audience dei figli ricade sui padri. Insomma, il flop di Grillo in prima serata, secondo il direttore di Rai2, è soprattutto colpa dell'interesse suscitato da Di Maio ospite di Porro a Quarta Repubblica su Rete4: il delfino che sottrae ascolti al fondatore. Colpito e affondato.
■ A pagina 4

Quota 100, corsa alla pensione

L'Inps apre le iscrizioni: 800 domande in poche ore. La nostra guida | MARIN ■ A pagina 7

RAI SHARE AL 4%. FRECCERO SOTTO ACCUSA. I PARERI DI BAUDO E MAGALLI



CARBUTTI e DEGLI ANTONI ■ Alle pagine 4 e 5

Famiglie al verde, addio gita scolastica

Problemi economici e prof poco disponibili: uno studente su due resta a casa | PROSPERETTI e BUTICCHI ■ A p. 13

IL CASO SEA WATCH



Pronta l'intesa
La Ue accoglie
alcuni migranti

FARRUGGIA ■ A pagina 2

M5S AL BIVIO

Processo Salvini
Conte lo blinda:
«Indagate me»

POLIDORI ■ A pagina 3

SOS DELL'AUTORITY

Privacy violata
Le nostre vite
sotto attacco

PASSERI e PEREGO ■ Alle p. 8 e 9



HANNO CANTATO A PANAMA PER IL PAPA

Il Volo, festa
a Sanremo
«Dieci anni
di musica
col cuore»

SPINELLI ■ A pagina 30



LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!



Con Vitamina B1, Ferro e Magnesio.

MANTIENI IN FORMA IL TUO SISTEMA IMMUNITARIO.



Con Vitamina C, Vitamina B12 e Zinco.

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Rsalute
Domani l'inserto

Dalla postura alla dieta, come si combatte il mal di schiena

Diciotti, Conte: io responsabile I 5S si piegano ancora a Salvini

Verso il no al processo. Sea Watch, la Ue apre: fate sbarcare i migranti, poi saranno distribuiti

L'analisi
**L'INTOCCABILE
E GLI IPOCRITI**

Massimo Giannini

La vita dei migranti, in cambio della vita del governo. È una penosa commedia pirandelliana quella che Conte, Salvini e Di Maio stanno recitando sulla pelle degli ultimi della Terra. Devono difendere l'indifendibile.

pagina 23

servizi da pagina 2 pagina 5

La riforma

Quota 100, in un giorno 800 domande
Ecco chi può chiedere la pensione
e quando vanno presentati i documenti

ROSARIA AMATO, pagina 6

Le immagini


Fiumi a confronto: le lastre di ghiaccio a Chicago, negli Stati Uniti, e la secca del Darling in Australia



RICH KEIN/AP & MARK EVANS/GETTY

Usa-Australia, i due volti del clima pazzo. E Trump ci scherza su

LUCA FRAIOLI, pagina 22

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

A. MENARINI

Il personaggio Il mullah Baradar

Il talebano stanco di guerre
che ora tratta con l'America

Ahmed Rashid



pagina 11

**TENETE FUORI
LATINO E GRECO
DALLA RISSA**

Maurizio Bettini

Circa due mesi fa il ministero dell'Istruzione ha fatto conoscere la riforma della seconda prova per l'esame di greco e latino. Su questo giornale essa è stata oggetto di una violenta stroncatura di Federico Condello, il quale è giunto a definirla "istigazione all'idiozia". Ehilà! Uno ha ragione di domandarsi che cosa mai abbia combinato il Miur.

pagina 22


LE IDEE

**SIAMO TUTTI
UN PO' GENTE
E UN PO' ELITE**

Gustavo Zagrebelsky



L'articolo di Alessandro Baricco *E ora le élite si mettono in gioco* ha dato impulso a un dibattito intorno a quest'affermazione: tra le élite e la gente si è rotto "un certo patto", e la gente adesso ha deciso di fare da sola. I commenti che ne sono seguiti hanno assunto queste proposizioni come punto di partenza obbligato. A me pare, tuttavia, che contengano qualcosa di ambiguo, forse di fuorviante. Provo a chiarire i perché di un disagio non solo concettuale.

pagine 26 e 27

**DAZI E SPIE
ALL'OMBRA
DI HUAWEI**

Filippo Santelli

Oggi pomeriggio, quando Stati Uniti e Cina si siederanno al tavolo delle trattative commerciali, avranno un elefante nella stanza. Si chiama Huawei e sarà difficile da ignorare, visto che da qualche ora ha riportato a livelli di guardia la tensione tra le due superpotenze. Il dipartimento di Giustizia americano ha formalizzato le accuse nei confronti del colosso delle tlc di Shenzhen e della sua vice presidente Meng Wanzhou.

pagina 19

MERCOLEDÌ

**30
01
19**

ANNO 44
N° 25

In Italia
€1,50


Roma


Min 3°C
Max 9°C

Milano


Min -1°C
Max 2°C

RLab Oggi Coding, la lingua del futuro

con
Spy Stories
€9,40

Prezzi di vendita
all'estero:
Austria, Germania
€ 2,20 - Belgio,
Francia, Italia,
Canada,
Lussemburgo,
Maurizio P., Grecia,
Italia, Olanda,
Svezia € 2,50 -
Croazia
€ 1,95 - Spagna
Unito € 2,20 -
Svezia CHF 3,10

Sangiorgi I primi baci e la paternità
"Amare significa diventare un altro"
LETTIZIA TORTELLO — P. 24

Beatles Cinquant'anni fa
lo show che bloccò Londra
ASSALTO, SOFFICI E VENEZIGNI — PP. 22-23



Coppa Italia Napoli ko a San Siro
Stasera la Juve sfida l'Atalanta
BARILLA, DE SANTIS, MANCINI E ODDENINO — PP. 34-35



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 30 GENNAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ANNO 153 N. 29 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.

CASO DICIOTTI: SALE LA TENSIONE DOPO CHE SALVINI HA CHIESTO DI NEGARE L'AUTORIZZAZIONE AL PROCESSO

Allarme Conte: il governo traballa

La base M5S spaccata, Di Maio convoca i senatori: non rompiamo, ma senza tradire i nostri principi

**CONSEGUENZE
DI UNA CRISI
DA DILETTANTI**

MARCELLO SORGI

Spiace dirlo, ma è una storia da dilettanti, che ha portato il governo a «traballare», come ammette ormai anche il premier Conte. E potrebbe perfino metterlo in crisi, se i Cinque Stelle non si rimangiano in fretta la decisione, annunciata da Di Maio, di mandare sotto processo, votando «sì» alla richiesta di autorizzazione a procedere del Tribunale dei ministri, Salvini, accusato nientemeno che di sequestro aggravato di persona, per aver impedito per cinque giorni, ad agosto dell'anno scorso, ai migranti naufraghi salvati dall'equipaggio della nave «Diciotti», di sbarcare a Catania, come poi avvenne, e salvarsi la vita.

Dilettante il ministro inquisito, che in un primo momento - un'altra delle sue solite spaccate - aveva detto che si sarebbe lasciato processare, ma poi ha fatto una rapida marcia indietro quando ha capito che rischiava per davvero una condanna fino a 15 anni, con conseguente decadenza da senatore.

CONTINUA A PAGINA 21

L'INTERVISTA

**D'Alema: spero
in un'altra Europa
e in Zingaretti**

FRANCESCO BEI

«Se rappresentiamo quello che sta avvenendo come un conflitto tra europeisti e sovranisti cadiamo in una trappola». Nel suo studio di presidente di ItalianiEuropei, Massimo D'Alema torna dopo molto tempo a parlare di politica italiana. — P. 7

Conte preoccupato: «Il governo traballa». Tanti i terreni scivolosi: Tav, autonomie per le Regioni, Venezuela, Afghanistan e ora la richiesta del Tribunale dei ministri di poter processare Salvini. CAPURSO, CARUGATI, LA MATTINA, SALVAGGIULO E SCOPPA — PP. 2-4

CASO SEA WATCH VERSO LA SOLUZIONE
**Cinque Paesi pronti
a prendere i migranti**
ILARIO LOMBARDO — P. 4

QUOTA 100. GIÀ ARRIVATE 800 RICHIESTE
**Con il via al reddito
ecco le prime truffe**
BARONI E GIOVANNINI — P. 6

Dal Venezuela al Sud Sudan, le aree più a rischio della Terra



Rohingya con bidoni di plastica usati come galleggianti per attraversare il fiume Naf verso il Bangladesh. BRESOLIN — P. 10

IL RITIRO DELLE TRUPPE ITALIANE

**GLI AFGHANI HANNO CREDUTO
ALLE NOSTRE PROMESSE**

DOMENICO QUIRICO

L'America, l'Occidente ha perso la guerra in Afghanistan. Ogni sconfitta, ogni rovina ha un pathos suo proprio. Talvolta anche intriso di dignità.

CONTINUA A PAGINA 21

BUONGIORNO

Vivido e pulsante

MATTIA FELTRI

Ma ogni tanto infiliamo un po' il naso nel mondo reale. Sempre lì a occuparci di immunità parlamentari e stato di diritto e coperture finanziarie, sempre lì a rintronarci nelle fustigate del protocollo, e non sappiamo niente di quanto di vivido e pulsante ci succede attorno. E dunque, infilato il naso nelle ultime ventiquattro ore, a Roma sono scomparse nel nulla multe mai pagate per sedici milioni di euro, tutte cancellate illegalmente: gli indagati per falso e truffa sono quasi duecento. A Massa ci sono centotrenta indagati (e diciassette arrestati) poiché inscenavano incidenti stradali e si spartivano i premi assicurativi, e coi falsi acciaccati erano d'accordo medici, infermieri, funzionari; il giochino è saltato perché un primario si è accorto che in ospedale arrivavano tutti con la stessa lastra della stessa

frattura allo stesso osso. A Sant'Elpidio un terremoto (l'ultimo di centinaia) prendeva denaro in qualità di evacuato e la sua casa era così inagibile che ci viveva dentro. A Chieti sono state rinviate a giudizio quarantadue persone che chiedevano finanziamenti per aziende fantasma e poi se li spendevano al ristorante. Ancora a Roma (notizia di Leggo.it diffusa da Dagospia) una trentina di Casamonica, nullatenenti, incensurati, a cui sono state buttate giù le villette intestate a parenti mafiosi, hanno fatto domanda per l'alloggio popolare, e chissà che non abbiano diritto anche al reddito di cittadinanza. A proposito, a Palermo, in un Caf, consigliano ai coniugi di separare la residenza così il reddito di cittadinanza raddoppia. Ah, com'è vivido e pulsante questo mondo reale. —

STAMPA PLUS ST+

TAV

CARLO BERTINI

**Affondo di Garavaglia:
"Toninelli ci mostri
il fantomatico dossier"**
P. 5



BREXIT

ALFONSO BIANCHI

**Westminster alla May:
"Sì a nuovi negoziati"**
Ma la Ue: non si tratta
P. 9



LE STORIE

CLAUDIO LAUGERI

**Prosciolto il prof
che insultò in aula
gli alunni stranieri**
P. 13

PAOLA SCOLA

**Frabosa, una sciata
per battere
la diversità**
P. 27

**DUE AZIONI
CONTRO L'INFLUENZA:**



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





Le vendite in Cina fanno sperare Ferragamo
Nel quarto trimestre ricavi in crescita del 7,6% nel Paese asiatico
Palazzi in MFF



Un look
Salvatore Ferragamo



Brexit, vince May ma sale il rischio no deal

Il Parlamento boccia gli emendamenti per un rinvio dell'uscita dall'Ue
Carosielli a pagina 5

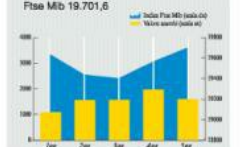
Anno XXX n. 021
Mercoledì 30 Gennaio 2019

€2,00



Con MFF Allegato for Fiat: n. 01 a € 0,50 (€ 0,50 - € 0,50) - Con MFF Allegato for Fiat: n. 02 a € 0,50 (€ 0,50 - € 0,50) - Con MFF Allegato for Fiat: n. 03 a € 0,50 (€ 0,50 - € 0,50) - Con MFF Allegato for Fiat: n. 04 a € 0,50 (€ 0,50 - € 0,50) - Con MFF Allegato for Fiat: n. 05 a € 0,50 (€ 0,50 - € 0,50)

Spedizione in A.P. art. 1, c.1, L. 602/03 Milano - UN 2,140 - CH-P. 430-Franco € 0,50



BORSA +0,48% 1€ = \$1,1422

BORSE ESTERE		
Dow Jones	24.990	▲
Nasdaq	7.832	▲
Tokyo	20.885	▲
Frankfurt	11.219	▲
Zurigo	8.841	▲
Londra	8.834	▲
Parigi	4.958	▲
VALUTE-RENDIMENTI		
Euro-Dollaro	1,1422	▲
Euro-Sterlina	0,8874	▲
Nasdaq/100 MIB	6,850	▲
FUTURE		
Euro-Stp	125,71	▲
Euro-Bund	169,51	▲
US T-Bond	145,53	▲
FTSE MIB	16,725	▲
S&P500 Cme	2,839	▲

FOCUS OGGI
Il Venezuela deve all'Eni 690 milioni di dollari
Il credito totale della JV partecipata anche da Repsol è 1,4 miliardi. Agli spagnoli Caracas ha proposto pagamenti in greggio
Zappo a pagina 11

IL ROMPISPREAD
Errata correge: per la Crusca non si può «uscire il cane». In effetti con questo tempo bisogna rientrare

SALVATAGGI OGGI ALL'ESAME DEL CDA IL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE MESSO A PUNTO DALL'AD DE BUSTIS

Così Pop Bari tenta il rilancio

Nelle bozze previsto lo smaltimento di oltre 2 miliardi di npl con l'intervento di fondi speculativi
In agenda anche un taglio dei costi. L'incognita resta il rafforzamento patrimoniale da 500 milioni

(Gualtieri a pagina 6)

IL TESORO PIAZZA TITOLI PER 6,5 MILIARDI A -0,025%. SUCCESSO ANCHE PER L'ASTA BELGA. OGGI È IL TURNO DEI BTP
Con il Bot semestrale l'Italia torna sottozero
Dopo 11 mesi la Grecia torna sul mercato dei bond con un quinquennale da 2,5 miliardi al 3,6%

(Campo, Carosielli e Corvi a pagina 2)

VALE 6,2-7,1 MLD

Nexi chiama Imi e Merrill per l'ipo entro aprile

(Montanari a pagina 9)

L'ANNO NERO

Solo Bridgwater di Ray Dalio si salva dal disastro hedge

(Bertolino a pagina 2)

PROVOCAZIONE

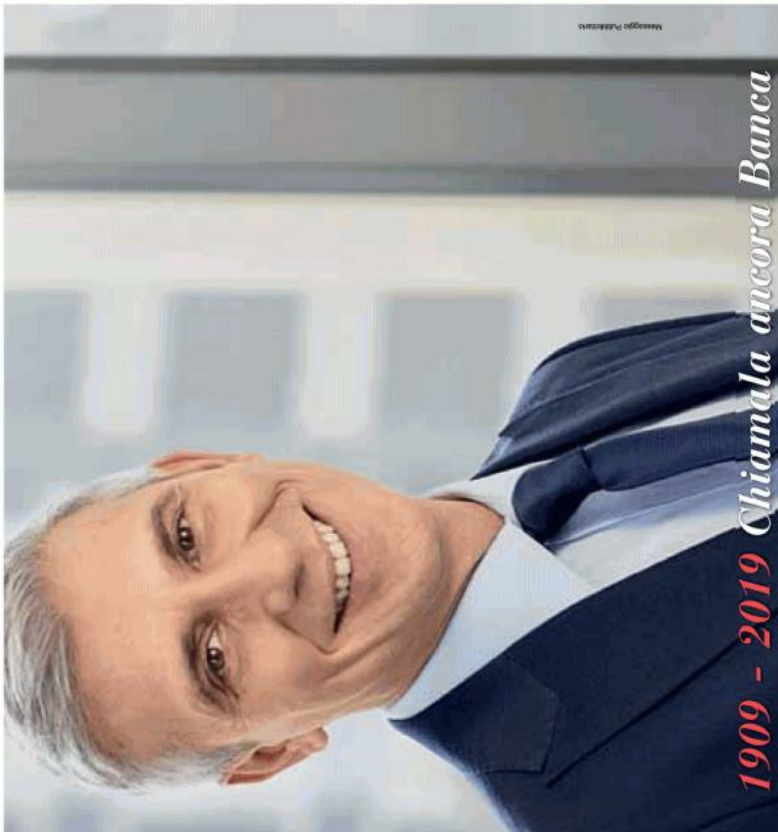
Mustier attacca: è la politica che frena le fusioni transfrontaliere

(Gualtieri a pagina 2)

BILANCIO

Dalla Bei 8,5 miliardi di prestiti all'Italia

(Dal Maso a pagina 7)



1909 - 2019 Chiamala ancora Banca

DA 110 ANNI UN CLIENTE È PER NOI IL CLIENTE

Non volevo sentirmi solo un numero



Banco Desio

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

Avanti nel rispetto dei tempi Ma i sindacati: pochi operai

L' Autorità portuale: tutto procede per il meglio

Giammoro I lavori di costruzione del pontile di Giammoro sta proseguendo con regolarità, ma ancora una volta i sindacati lamentano come una tale opera, così importante, anche dal punto di vista dell' investimento economico, non stia assicurando un ritorno occupazionale per gli edili, settore che è sempre più in ginocchio. «Il cantiere è operativo - afferma Salvatore Napoli, segretario degli edili della Uil - ma ritengo che si stia andando avanti con una certa lentezza anche perché dai sopralluoghi che periodicamente facciamo ci accorgiamo che a lavorare sono solo una decina di persone. L' estate scorsa erano stati assunti due lavoratori di Pace del Mela che però hanno completato la loro attività a dicembre venendo licenziati e non più assunti.

Eppure questo cantiere prevedeva l' impiego di almeno 80 unità lavorative. E invece lavora appena il dieci per cento. Una cosa misteriosa e grave al tempo stesso. In tutta la Valle del Mela non ci sono lavori e l' unico appalto di una certa consistenza è questo del pontile. Ma se non riesce a dare lavoro siamo davvero alla frutta».

Per l' **Autorità portuale** invece «tutto procede con regolarità». Gli uffici messinesi hanno riferito che il commissario Antonino De Simone ha emesso una nuova ordinanza di modifica alla viabilità dopo che la ditta esecutrice dei lavori (Ricciardello costruzioni srl) ha comunicato l' ultimazione dell' intervento che interessava il tratto di carreggiata lato mare dell' asse viario Asi di Giammoro. «La ditta sta operando con regolarità rispettando la tempistica - assicurano all' **Autorità portuale** - e si è in linea con i tempi che, come si ricorderà, sono di poco meno di due anni. Da parte nostra c' è la massima attenzione per un' opera che rappresenta la risposta alle attese di tanti imprenditori e può costituire la svolta per il rilancio del settore industriale e manifatturiero del comprensorio».

Nessun dubbio ma anche l' amara constatazione dei sindacati e il contestuale appello sono dati che non possono non far riflettere sul futuro occupazionale di quest' area.



Borsa Italiana

Trieste

Notizie Teleborsa - Economia

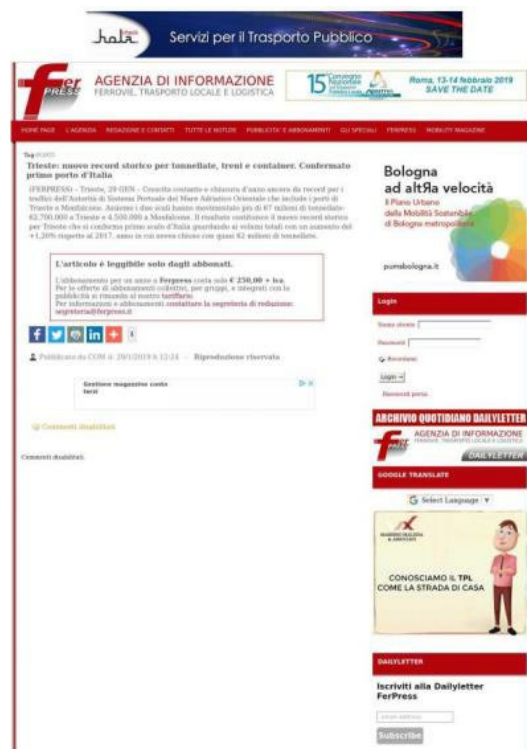
Porto Trieste, record storico 2018 per container e traffico ferroviario. Treno leader indiscusso di crescita

(Teleborsa) - Un 2018 da record per il Porto di Trieste. Anno caratterizzato da costante crescita per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che ha competenza anche per Monfalcone. Due scali marittimi che insieme hanno registrato un movimento totale di merci di oltre 67 milioni di tonnellate. Per l'esattezza, 62 milioni e 700 mila su Trieste e 4 milioni e 500 mila per la vicina Monfalcone. Risultato che costituisce appunto il nuovo record storico per il capoluogo, che si conferma così in assoluto primo scalo marittimo d'Italia per quanto riguarda i "volumi totali", con un aumento del +1,20% sul 2017. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 TEU con un incremento del +18 % sul 2017, e +49% sul 2016. Inoltre, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si toccò quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%). Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1 %) e per il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Ma numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rifuse solide (+1,60%). "I dati restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per il tonnellaggio totale - ha detto il Presidente di AdSP Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino - ma sempre meno dipendente dal petrolio. Nonostante la lieve flessione delle rinfuse liquide, infatti, continuiamo a crescere, segno che stiamo investendo anche su altri settori. Puntiamo a un porto multisettoriale che guarda sempre più allo sviluppo dell'intermodalità e all'innovazione". Ma il successo dello scalo marittimo giuliano si riflette soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si conferma primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018 stato "sfiorato" il traguardo dei 10.000 treni, con un incremento del +12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. La performance del trasporto su ferro va di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale: basti pensare che i treni movimentati nell'anno appena concluso corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada. "Il treno il leader indiscusso della nostra crescita - ha sottolineato D'Agostino che anche Presidente di **Assoporti** - e il porto di Trieste conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie che ammontano a 120 milioni in totale. Ripensare il sistema portuale mettendo al primo posto la ferrovia ha dato risultati importanti per i traffici e in termini di salvaguardia ambientale". (Teleborsa) 29-01-2019 01:27.

The screenshot shows the Borsa Italiana website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Italian factory' and 'Borsa Italiana' logos, along with search and account options. Below the navigation bar, there's a section titled 'NOTIZIE TELEBORSA - ECONOMIA' with a sub-header 'PORTO TRIESTE, RECORD STORICO 2018 PER CONTAINER E TRAFFICO FERROVIARIO. TRENO LEADER INDISCOSSO DI CRESCITA'. The main content area features a large image of a port crane and a detailed text article. The article highlights the port's record performance in 2018, mentioning a total cargo volume of over 67 million tons, with a significant increase in container traffic (725,500 TEU) and railway freight (nearly 10,000 trains). It also notes the port's leadership in Italy for total tonnage and its growing reliance on non-petroleum sectors. The article is attributed to 'Teleborsa' and dated 29-01-2019.

Trieste: nuovo record storico per tonnellate, treni e container. Confermato primo porto d'Italia

(FERPRESS) Trieste, 29 GEN Crescita costante e chiusura d'anno ancora da record per i traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che include i porti di Trieste e Monfalcone. Assieme i due scali hanno movimentato più di 67 milioni di tonnellate: 62.700.000 a Trieste e 4.500.000 a Monfalcone. Il risultato costituisce il nuovo record storico per Trieste che si conferma primo scalo d'Italia guardando ai volumi totali con un aumento del +1,20% rispetto al 2017, anno in cui aveva chiuso con quasi 62 milioni di tonnellate. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 TEU con un incremento del +18 % sul 2017, e +49% sul 2016. Inoltre sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%). Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1 %) e per il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rinfuse solide (+1,60%). I dati restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per il tonnellaggio totale, ma sempre meno dipendente dal petrolio. Nonostante la lieve flessione delle rinfuse liquide, infatti, continuiamo a crescere, segno che stiamo investendo anche su altri settori. Puntiamo a un porto multisettoriale che guarda sempre più allo sviluppo dell'intermodalità e all'innovazione. Questo il commento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. Ma il successo dello scalo si riflette soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si conferma primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018 sono stati sfiorati i 10.000 treni, con un incremento del +12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. La performance del trasporto su ferro va di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale: basti pensare che i treni movimentati nell'anno appena concluso corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada. Il treno è il leader indiscusso della nostra crescita conclude D'Agostino e il porto di Trieste conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie che ammontano a 120 milioni in totale. Ripensare il sistema portuale mettendo al primo posto la ferrovia ha dato risultati importanti per i traffici e in termini di salvaguardia ambientale.



Il Nautilus

Trieste

TRIESTE PRIMO PORTO D'ITALIA PER TONNELLAGGIO TOTALE E TRAFFICO FERROVIARIO

TRIESTE Crescita costante e chiusura d'anno ancora da record per i traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che include i porti di Trieste e Monfalcone. Assieme i due scali hanno movimentato più di 67 milioni di tonnellate: 62.700.000 a Trieste e 4.500.000 a Monfalcone. Il risultato costituisce il nuovo record storico per Trieste che si conferma primo scalo d'Italia guardando ai volumi totali con un aumento del +1,20% rispetto al 2017, anno in cui aveva chiuso con quasi 62 milioni di tonnellate. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 TEU con un incremento del +18 % sul 2017, e +49% sul 2016. Inoltre sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%). Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1 %) e per il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rifuse solide (+1,60%). I dati restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per il tonnellaggio totale, ma sempre meno dipendente dal petrolio. Nonostante la lieve flessione delle rinfuse liquide, infatti, continuiamo a crescere, segno che stiamo investendo anche su altri settori. Puntiamo a un porto multisettoriale che guarda sempre più allo sviluppo dell'intermodalità e all'innovazione. Questo il commento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. Ma il successo dello scalo si riflette soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si conferma primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018 sono stati sfiorati i 10.000 treni, con un incremento del +12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. La performance del trasporto su ferro va di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale: basti pensare che i treni movimentati nell'anno appena concluso corrispondono a circa 216.000 camion tolti dalla strada. Il treno è il leader indiscusso della nostra crescita - conclude D'Agostino e il porto di Trieste conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie che ammontano a 120 milioni in totale. Ripensare il sistema portuale mettendo al primo posto la ferrovia ha dato risultati importanti per i traffici e in termini di salvaguardia ambientale.



Il Piccolo

Trieste

Il Porto di Trieste sulla vetta d'Italia supera il record di merci movimentate

In calo le rinfuse liquide, l'exploit dei container. D'Agostino: la cura del ferro funziona. Nel 2018 sfiorati i 10 mila convogli

Diego D'Amelio Trieste. La cura del ferro funziona. E il cielo è azzurro sopra Trieste. Il convegno Top 500 è dedicato al porto giuliano e diventa occasione per diffondere i dati record registrati dallo scalo nel 2018, ma anche per offrire al presidente dell'**Autorità** di sistema, Zeno D'Agostino, l'occasione di far fare un bagno d'ottimismo a una platea preoccupata dall'allarme stagnazione. Sono i numeri a parlare della crescita costante dei traffici del porto di Trieste e Monfalcone, capace di movimentare in totale più di 67 milioni di tonnellate. È il nuovo record storico, che conferma lo scalo al primo posto in Italia per volumi totali con un aumento del +1,2% rispetto al 2017, quando le tonnellate si erano fermate a 62. E rispetto a una realtà costantemente "drogata" dalla quantità di petrolio immessa nell'oleodotto, la notizia è che le rinfuse liquide calano dell'1% mentre i container sono il settore col più alto tasso di crescita. Anche qui siamo al record con 725 mila Teu movimentati e un incremento del +18% sul 2017 e addirittura del +49% sul 2016.

Sommando container con semirimorchi e casse mobili, si tocca quota 1,4 milioni di Teu equivalenti, con un +7,7% rispetto al 2018.

Buono pure il risultato delle merci varie (+7,3%) e delle rinfuse solide (+1,6%); cala leggermente il traffico ro-ro, con quasi 300 mila unità transitate per mezzo di traghetti: flessione che l'**Autorità** spiega con il crollo della lira turca e la conseguente riduzione dell'export da Istanbul. Per D'Agostino «i dati restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per tonnellaggio, ma sempre meno dipendente dal petrolio».

Il fiore all'occhiello del presidente non sono solo i quantitativi di merci ma i risultati del traffico ferroviario. Quella "cura del ferro" che D'Agostino rivendica come prova della «capacità di cucire l'esistente e metterlo a sistema, facendo di Trieste il primo porto ferroviario del paese». A fine 2018 l'**Autorità** ha contato quasi 10 mila convogli, con un +12% rispetto al 2017 e una prospettiva di crescita del 10% per il 2019.

«Il treno è il leader indiscusso della nostra crescita - spiega il manager - e il porto di Trieste conferma nei numeri la scelta di investire 120 milioni nelle infrastrutture ferroviarie. Ripensare il sistema **portuale** mettendo al primo posto la ferrovia ha dato risultati importanti per i traffici e in termini di salvaguardia ambientale. I treni movimentati nel 2018 corrispondono a 210 mila camion tolti dalla strada».

D'Agostino parla a braccio e sottolinea che il porto «ha aumentato del 50% la sua capacità ferroviaria senza costruire un solo metro di binario. Non si risponde al mercato solo promettendo grandi infrastrutture, come fatto ad esempio a Venezia o Capodistria, ma anche dando risposte veloci al cambiamento e traendo il meglio da quello che esiste». Per il presidente la riforma della portualità è stata una manna: «L'**Autorità portuale** è quel soggetto con le spalle larghe che può dare visione e assumersi un ruolo di coordinamento dello scalo e della logistica che c'è attorno».

Sull'onda dell'entusiasmo, D'Agostino fa il peana del pensiero positivo. «Io sprizzo ottimismo da tutti i pori», anche se «il mondo non sta andando bene e c'è una situazione difficile, vedremo se strutturale o congiunturale. Ma qui prendiamo le cose negative e le trasformiamo in qualcosa di positivo. Intanto abbiamo creato 450 posti di lavoro in tre anni». Il presidente cita i successi di una ferrovia prima inceppata e la chiarezza fatta sul regime dei punti franchi. E non manca la provocazione a colpi di ottimismo: «Siamo un porto franco. Più attriti ci sono nel mondo e meglio è per noi. Pure la Brexit è un vantaggio: se l'Inghilterra esce dall'Ue diventa un mercato per le merci in punto franco. Scommetto che nei magazzini di Bagnoli avremo a breve il tutto esaurito, anche se dopo lo stoccaggio serve la parte manifatturiera».

D'Agostino invita poi a ricordare il valore aggiunto dell'Italia: «Produciamo i migliori cervelli e qui ne stiamo attirando molti. Abbiamo poi la bellezza, strumento per attrarre investimenti. Non date tutto per scontato: in Cina non hanno il



cielo azzurro». Tinte chiare, quelle tracciate dal presidente, che si coccola due manager da poco sbarcati in città: il direttore commerciale di Alpe Adria Angelo Aulicino e il terminal manager della Piattaforma logistica Dragomir Matic, presentati alla città nella tavola rotonda coordinata dal vicedirettore del Piccolo Alberto Bollis. «Ho assaporato le dinamiche pazzesche che registra il porto - dice Aulicino - i dati ci dicono che la logistica sta esplodendo. Ci sono grandi opportunità di sviluppo, ora grazie anche al porto franco». Matic ha deciso di lasciare il porto concorrente di Capodistria cercando una nuova sfida nella Piattaforma logistica: «Stiamo preparando il layout dell' area e avremo un raccordo ferroviario fondamentale per lo sviluppo. Sono qui per la tradizione storica di questo porto e per le idee chiare messe in campo dall' **Autorità** di sistema».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

porti

A Trieste record di container e treni

Editoria Record di ascoltatori per Radio24 Picco storico di ascolti nel secondo semestre 2018 per Radio24 scelta da 2.351mila ascoltatori. Il dato dell'intero 2018 segna invece 2.281mila ascoltatori con un +3,4% sull'anno precedente. Con Radio Kiss Kiss è l'unica emittente che cresce nell'etere italiano mentre tutte le altre sono in flessione.

Particolarmente positivo anche il dato del quarto d'ora medio in crescita del 5,2% rispetto al 2017, un dato fondamentale per la raccolta pubblicitaria.

«L'andamento eccezionalmente positivo di Radio 24 è frutto della validità dei programmi e della qualità dei notiziari. Un dato ancora più significativo - dichiara il direttore di Radio 24 e del Gruppo 24 ORE, Fabio Tamburini - se inserito nel contesto di un Gruppo editoriale che punta sulle sinergie tra le differenti testate realizzando così la sua caratteristica più importante: la multimedialità».

porti A Trieste record di container e treni Crescita record per il porto di Trieste-Monfalcone nel 2018.

Secondo i dati dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Adriatico Orientale, i due scali insieme hanno movimentato più di 67 milioni di tonnellate di merci (62,7 milioni Trieste e 4,5 Monfalcone). Il porto si conferma così primo scalo d'Italia per volumi totali, con un aumento dell'1,2% rispetto al 2017. I container sono il settore col più alto tasso di crescita: 725.500 teu (+18% sul 2017 e +49% sul 2016). Trieste, sottolinea l'Authority, è anche il primo porto ferroviario del Paese: sfiorati i 10mila treni nel 2018 (+12%) e previsione di crescita del 10% nel 2019.

consumi Il pranzo è servito. Fuori casa o via web Crescono in Italia i consumi alimentari fuori casa e, soprattutto, i pasti ordinati sulle piattaforme web.

Complice la mancanza di tempo, il settore dell'«Out of Home» nel nostro Paese rappresenta ormai il 36% della spesa alimentare totale, con un valore aggiunto di 43,2 miliardi di euro, mentre sono ancora in calo i consumi alimentari in casa. Lo rileva il Rapporto annuale presentato da Fipe (Federazione italiana pubblici esercizi). Gli italiani sono sempre più consapevoli dell'importanza del cibo per la salute, ma non sempre si comportano di conseguenza: tanto è vero che aumenta la popolazione adulta in sovrappeso (il 50%) o addirittura obesa (l'11%).

scuola e Formazione Dalla Lombardia pronti 286 milioni La regione Lombardia viaggia in controtendenza, rispetto al governo nazionale, e, per il 2019/2020, rinfanzia con 286 milioni di euro la dote scuola e i percorsi di istruzione e formazione professionale, che puntano forte sul modello duale (alternanza rafforzata, almeno 400 ore annue in azienda, e apprendistato). La delibera è stata presentata ieri, a Milano, dal governatore lombardo, Attilio Fontana, e dall'assessore a Istruzione, formazione e lavoro, Melania Rizzoli.



Porto Trieste, record storico 2018 per container e traffico ferroviario. Treno leader indiscusso di crescita

(Teleborsa) - Un 2018 da record per il Porto di Trieste. Anno caratterizzato da costante crescita per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che ha competenza anche per Monfalcone. Due scali marittimi che insieme hanno registrato un movimento totale di merci di oltre 67 milioni di tonnellate. Per l'esattezza, 62 milioni e 700 mila su Trieste e 4 milioni e 500 mila per la vicina Monfalcone. Risultato che costituisce appunto il nuovo record storico per il capoluogo, che si conferma così in assoluto primo scalo marittimo d'Italia per quanto riguarda i "volumi totali", con un aumento del +1,20% sul 2017. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 TEU con un incremento del +18 % sul 2017, e +49% sul 2016. Inoltre, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%). Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1 %) e per il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Ma numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rifuse solide (+1,60%). "I dati restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per il tonnellaggio totale - ha detto il Presidente di AdSP Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino - ma sempre meno dipendente dal petrolio. Nonostante la lieve flessione delle rinfuse liquide, infatti, continuiamo a crescere, segno che stiamo investendo anche su altri settori. Puntiamo a un porto multisettoriale che guarda sempre più allo sviluppo dell'intermodalità e all'innovazione". Ma il successo dello scalo marittimo giuliano si riflette soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si conferma primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018 è stato "sfiorato" il traguardo dei 10.000 treni, con un incremento del +12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. La performance del trasporto su ferro va di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale: basti pensare che i treni movimentati nell'anno appena concluso corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada. "Il treno è il leader indiscusso della nostra crescita - ha sottolineato D'Agostino che è anche Presidente di **Assoport** - e il porto di Trieste conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie che ammontano a 120 milioni in totale. Ripensare il sistema portuale mettendo al primo posto la ferrovia ha dato risultati importanti per i traffici e in termini di salvaguardia ambientale". © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ECONOMIA

Porto Trieste, record storico 2018 per container e traffico ferroviario. Treno leader indiscusso di crescita

di Zeno D'Agostino

(Teleborsa) - Un 2018 da record per il Porto di Trieste. Anno caratterizzato da costante crescita per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che ha competenza anche per Monfalcone. Due scali marittimi che insieme hanno registrato un movimento totale di merci di oltre 67 milioni di tonnellate.

Per l'esattezza, 62 milioni e 700 mila su Trieste e 4 milioni e 500 mila per la vicina Monfalcone. Risultato che costituisce appunto il nuovo record storico per il capoluogo, che si conferma così in assoluto primo scalo marittimo d'Italia per quanto riguarda i "volumi totali", con un aumento del +1,20% sul 2017.

I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 TEU con un incremento del +18 % sul 2017, e +49% sul 2016. Inoltre, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%).

Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1 %) e per il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Ma numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rifuse solide (+1,60%).

"I dati restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per il tonnellaggio totale - ha detto il Presidente di AdSP Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino - ma sempre meno dipendente dal petrolio. Nonostante la lieve flessione delle

LE VOCI DEL MESSAGGERO

Un cane social per i sette Chiti star di Trastevere

Jerry Calà con la chitarra guida il ritorno del "Gatti di Viale Miracoli"

Roma, i detenuti di Rebibbia impegnati nella manutenzione delle strade

Crozza: «Colloqui con navigante? Il festival del Blu concordato...»

Qualità di gelato negli Stati Uniti e il tweet di Trump scatenano polemiche

SMART CITY ROMA

STATISTICHE TEMPI DI ATTESA ALLA

08'11" 32 sec

Tempo di attesa medio

ECONOMIA

Il direttore di Enel, Quaresima, in visita a Elcom

Auto BOT è nera, negazione il presidente

L'Università Milano Bicocca, modello di sostenibilità

Il porto di Trieste ha chiuso il 2018 con un traffico record di 62,7 milioni di tonnellate

Nel 2018 il porto di Trieste ha stabilito il proprio nuovo record storico di traffico annuale delle merci avendo movimentato 62,7 milioni di tonnellate di carichi, con un incremento del +1,2% sul 2017 quando era stato segnato il precedente picco annuale. Il nuovo record è stato ottenuto grazie sia al picco massimo di traffico di merci varie mai movimentato sia al consistente volume di traffico delle rinfuse liquide, inferiore solo a quello realizzato nel 2017, ed è stato conseguito nei primi tre trimestri del 2018 nei quali sono stati totalizzati aumenti del +3,6%, +6,0% e +4,0% del traffico a cui è seguito un calo del -8,1% nell'ultimo trimestre dell'anno. Lo scorso anno nel segmento delle merci varie il traffico è stato di 17,8 milioni di tonnellate, con un rialzo del +7,3% sul 2017. Nel solo settore dei container è stato stabilito il nuovo record storico con una movimentazione di contenitori complessiva che è stata pari a 725.500 teu, con una crescita del +17,8% sul precedente record del 2017. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha specificato che sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in teu equivalenti), nel corso del 2018 si è toccata quota 1,4 milioni di teu equivalenti (+7,7%). Il comparto dei rotabili ha chiuso il 2018 con 299.400 unità transitate (-1%), flessione - ha precisato l'AdSP - dovuta in parte al crollo della lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Nel 2018 le rinfuse liquide sono ammontate a 43,3 milioni di tonnellate (-1,0%) e le rinfuse solide a circa 1,7 milioni di tonnellate (+1,6%). Commentando i dati di traffico registrati dal porto giuliano nel 2018 il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, ha evidenziato che il porto di Trieste è sempre meno dipendente dalle rinfuse liquide: «puntiamo - ha spiegato - a un porto multisettoriale che guarda sempre più allo sviluppo dell'intermodalità e alla sostenibilità ambientale». «I dati - ha aggiunto D'Agostino - restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per il tonnellaggio totale, ma sempre meno dipendente dal petrolio. Nonostante la lieve flessione delle rinfuse liquide, infatti, continuiamo a crescere, segno che stiamo investendo anche su altri settori». Nel 2018 il porto ha registrato anche il nuovo record di traffico movimentato per via ferroviaria con quasi 10.000 treni partiti e arrivati nel corso dell'anno ed un incremento del +12% sul 2017. L'AdSP prevede un'ulteriore crescita del 10% delle spedizioni ferroviarie nel 2019: «il treno - ha rilevato D'Agostino - è il leader indiscusso della nostra crescita e il porto di Trieste conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie che ammontano a 120 milioni in totale. Ripensare il sistema portuale mettendo al primo posto la ferrovia ha dato risultati importanti per i traffici e in termini di salvaguardia ambientale». Quanto al calo dell'8% del traffico movimentato nel quarto trimestre del 2018, con un totale di 15,2 milioni di tonnellate rispetto a 16,5 milioni nel periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente, la diminuzione è stata determinata dalla contrazione dei traffici di rinfuse liquide e solide che si sono attestati rispettivamente a 10,4 milioni di tonnellate (-10,6%) e 484mila tonnellate (-16,1%). Le merci varie sono rimaste pressoché stabili avendo totalizzato 4,3 milioni di tonnellate (+0,8%) con un traffico containerizzato che - con 188mila teu - ha mostrato un aumento del +18,6%. Nell'intero 2018 il porto di Monfalcone, anch'esso amministrato dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale, ha movimentato un totale di oltre 4,5 milioni di tonnellate di merci (-2,1% sul 2017), di cui 3,2 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-6,4%) e 1,3 milioni di tonnellate di merci varie (+10,6%) inclusi 233mila tonnellate di rotabili (-15,4%).



TRIESTE: DATI DI TRAFFICO 2018, NUOVO RECORD STORICO PER TONNELLATE, TRENI E CONTAINER

TRIESTE SI CONFERMA PRIMO PORTO D'ITALIA PER TONNELLAGGIO TOTALE E TRAFFICO FERROVIARIO QUASI 10 MILA TRENI MOVIMENTATI (+ 12%) E 210 MILA CAMION TOLTI DALLA STRADA D'Agostino: Siamo sempre meno dipendenti dalle rinfuse liquide, puntiamo a un porto multisettoriale che guarda sempre più allo sviluppo dell'intermodalità e alla sostenibilità ambientale. Trieste, 29 gennaio 2019 Crescita costante e chiusura d'anno ancora da record per i traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che include i porti di Trieste e Monfalcone. Assieme i due scali hanno movimentato più di 67 milioni di tonnellate: 62.700.000 a Trieste e 4.500.000 a Monfalcone. Il risultato costituisce il nuovo record storico per Trieste che si conferma primo scalo d'Italia guardando ai volumi totali con un aumento del +1,20% rispetto al 2017, anno in cui aveva chiuso con quasi 62 milioni di tonnellate. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 TEU con un incremento del +18 % sul 2017, e +49% sul 2016. Inoltre sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%). Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1 %) e per il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rifuse solide (+1,60%). I dati restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per il tonnellaggio totale, ma sempre meno dipendente dal petrolio. Nonostante la lieve flessione delle rinfuse liquide, infatti, continuiamo a crescere, segno che stiamo investendo anche su altri settori. Puntiamo a un porto multisettoriale che guarda sempre più allo sviluppo dell'intermodalità e all'innovazione. Questo il commento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. Ma il successo dello scalo si riflette soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si conferma primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018 sono stati sfiorati i 10.000 treni, con un incremento del +12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. La performance del trasporto su ferro va di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale: basti pensare che i treni movimentati nell'anno appena concluso corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada. Il treno è il leader indiscusso della nostra crescita conclude D'Agostino e il porto di Trieste conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie che ammontano a 120 milioni in totale. Ripensare il sistema portuale mettendo al primo posto la ferrovia ha dato risultati importanti per i traffici e in termini di salvaguardia ambientale.



La Nuova di Venezia e Mestre

Trieste

L'ultima delle paratoie in fondo alla laguna Conclusa la posa al Lido

Ieri la schiera di San Nicolò è stata completata e con essa l'intera barriera Un mese di ritardo sul cronoprogramma e tante incognite ancora irrisolte

Alberto VitucciVENEZIA. Meno uno. L'ultima delle 78 paratoie del Mose è stata calata ieri sul fondo della laguna. Ultima paratoia e ultimo giorno per il lavoro di posa delle dighe mobili. Una parte importante del progetto Mose sta per concludersi.

Anche se non si vede ancora il traguardo per la «movimentazione» delle dighe. Il motore della macchina, cioè l'impianto che dovrebbe sollevarle, è infatti ancora in fase di progettazione.

Cronoprogramma quasi rispettato. Con un mese di ritardo sull'ultima data fissata per la fine lavori (il 31 dicembre 2018). Un traguardo che i tecnici del Consorzio e i commissari vedono con soddisfazione. Anche se i tempi potrebbero allungarsi ancora. Senza gli impianti di sollevamento e le riparazioni delle tante criticità scoperte, l'avvio delle dighe non è ancora possibile.

Ieri intanto sono cominciate le operazioni per l'installazione della paratoia numero 11. Quella che dovrà chiudere la barriera del Lido sud-San Nicolò. La paratoia centrale, l'ultima della serie.

La prima del Lido era stata calata in settembre, poi i lavori erano proseguiti con il varo di un elemento la settimana.

Adesso la fase del lavoro sembra conclusa. Ogni paratoia delle venti del Lido è lunga 26,65 metri, larga 20 metri e spessa 4,00 metri. Il peso di ognuna è di 282 tonnellate.

Le paratoie in ferro sono sistemate sui cassoni di calcestruzzo sui fondali, fissate per mezzo delle cerniere. In caso di necessità saranno sollevate immettendo aria compressa all'interno, per poi tornare nei loro alloggiamenti quando riempite d'acqua al termine delle operazioni.

Ma le prime paratoie movimentate per prova due anni fa, nella barriera di Treporti, non sono più tornate al loro posto. Colpa dei sedimenti e dei detriti accumulati sul fondale e mai rimossi.

È una delle tante «criticità» che adesso si dovranno risolvere, primo passo per avviare davvero a conclusione la grande opera da quasi sei miliardi di euro e sperimentarne il funzionamento.

Operazioni che vanno a rilento. Annunciate gare per la sistemazione ad esempio dei buchi nelle tubazioni subacquee nella schiera di Malamocco.

L'alluvione del 2016, con l'allagamento dei cassoni e dei corridoi subacquei, aveva provocato gravi danni ai tubi. La seconda emergenza riguarda le cerniere. Incrostazioni e corrosione denunciate dai periti del Magistrato alle Acque, poi verificate dai progettisti. «Molte andranno sostituite», dicono adesso i commissari del Consorzio e il provveditore Linetti. Per queste operazioni sono stati stanziati 80 milioni di euro.

Si dovranno anche liberare le paratoie da incrostazioni e sedimenti. Altra gara annunciata - ma non ancora partita - per verificare il comportamento in fasi di maltempo della schiera delle paratoie. «C'è il rischio della risonanza», hanno scritto tecnici internazionali interpellati dal Comune dieci anni fa.

Adesso montando speciali sensori sulle paratoie si dovrà verificarne il movimento e la tenuta.

Necessario anche riverniciare con componenti più resistenti le parti danneggiate del sistema. E sostituire steli e tensionatori - parti delle cerniere - deteriorati - con materiali nuovi e più resistenti. E con acciai di lega diversa rispetto a quelli utilizzati per la costruzione.

Infine, gli impianti. Anche qui una gara che adesso dovrà produrre entro qualche mese il risultato di vedere sollevate le paratoie. Che in alcuni casi - come a Treporti e a Malamocco - hanno accumulato corrosione e materiali sott'acqua che ne impediscono il funzionamento.

Ma la fase della posa è conclusa. Adesso nelle tre bocche di **porto** (quattro varchi) di Lido, Malamocco e Chioggia sono state calate 78 paratoie. 21 a Treporti, dove il canale profondo sei metri; 20 a San Nicolò (12 metri di profondità), 19 a Malamocco (14 metri), 18 a Chioggia (12 metri di profondità). Otto le paratoie di riserva. Le più



grandi sono quelle di Malamocco, lunghe 29 metri e mezzo e pesanti 330 tonnellate.

--

Trieste: primo porto italiano per tonnellaggio e traffico ferroviario

Nel 2018 nuovo record: quasi 10 mila treni movimentati e 210 mila camion tolti dalla strada

Giulia Sarti

TRIESTE Il 2018 si conferma un anno da record e di crescita costante per i traffici dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale che include i porti di Trieste e Monfalcone. I due scali hanno movimentato insieme più di 67 milioni di tonnellate: 62.700.000 a Trieste e 4.500.000 a Monfalcone. Tale risultato si costituisce così come nuovo record storico per Trieste che si conferma primo scalo d'Italia guardando ai volumi totali con un aumento del +1,20% rispetto al 2017, anno in cui aveva chiuso con quasi 62 milioni di tonnellate. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 teu con un incremento del +18% sul 2017, e +49% sul 2016. Sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (in teu equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 teu equivalenti, corrispondente a un +7,70%. Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1%) e per il comparto ro-ro, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rifuse solide (+1,60%). I dati restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per il tonnellaggio totale, ma sempre meno dipendente dal petrolio. Nonostante la lieve flessione delle rinfuse liquide, infatti, continuiamo a crescere, segno che stiamo investendo anche su altri settori. Puntiamo a un porto multisettoriale che guarda sempre più allo

sviluppo dell'intermodalità e all'innovazione. Così commenta i dati diffusi il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Zeno D'Agostino. Il successo dello scalo si riflette soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si conferma anche in questo caso primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018 sono stati sfiorati i 10.000 treni, con un incremento del +12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. La performance del trasporto su ferro va di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale: basti pensare che i treni movimentati nell'anno appena concluso corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada. Il treno è il leader indiscusso della nostra crescita -continua D'Agostino- e il porto di Trieste conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie che ammontano a 120 milioni in totale. Ripensare il sistema portuale mettendo al primo posto la ferrovia ha dato risultati importanti per i traffici e in termini di salvaguardia ambientale.

The screenshot shows the website of 'Messaggero Marittimo' with the article title 'Trieste: primo porto italiano per tonnellaggio e traffico ferroviario'. 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 'Registrati' button. Below the form, there is a section titled 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with several video thumbnails and titles, including 'Nec e tassisti: verso una riforma del settore', 'Italia protagonista al Boat di Düsseldorf', '“Nuova Sabatini”: riapre lo sportello per le imprese', 'Rinvii al 6 Febbraio la Conferenza dei servizi per Portofino', and 'FS Italiane è Best Employer 2019'.

Press Mare

Trieste

Trieste si conferma primo porto d'Italia secondo i dati 2018

Crescita costante e chiusura d'anno ancora da record per i traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che include i porti di Trieste e Monfalcone. Assieme i due scali hanno movimentato più di 67 milioni di tonnellate: 62.700.000 a Trieste e 4.500.000 a Monfalcone. Il risultato costituisce il nuovo record storico per Trieste che si conferma primo scalo d'Italia guardando ai volumi totali con un aumento del +1,20% rispetto al 2017, anno in cui aveva chiuso con quasi 62 milioni di tonnellate. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 TEU con un incremento del +18 % sul 2017, e +49% sul 2016. Inoltre sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%). Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1 %) e per il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rifuse solide (+1,60%). I dati restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per il tonnellaggio totale, ma sempre meno dipendente dal petrolio. Nonostante la lieve flessione delle rinfuse liquide, infatti, continuiamo a crescere, segno che stiamo investendo anche su altri settori. Puntiamo a un porto multisetoriale che guarda sempre più allo

sviluppo dell'intermodalità e all'innovazione. Questo il commento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. Ma il successo dello scalo si riflette soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si conferma primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018 sono stati sfiorati i 10.000 treni, con un incremento del +12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. La performance del trasporto su ferro va di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale: basti pensare che i treni movimentati nell'anno appena concluso corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada. Il treno è il leader indiscusso della nostra crescita - conclude D'Agostino - e il porto di Trieste conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie che ammontano a 120 milioni in totale. Ripensare il sistema portuale mettendo al primo posto la ferrovia ha dato risultati importanti per i traffici e in termini di salvaguardia ambientale".



Economia Trasporti

Porto Trieste, record storico 2018 per container e traffico ferroviario. Treno leader indiscusso di crescita

La città giuliana si conferma primo scalo marittimo d' Italia per tonnellaggio totale. "Movimento" di 10 mila treni e di conseguenza 210 mila camion tolti dalla strada.

(Teleborsa) - Un 2018 da record per il Porto di Trieste. Anno caratterizzato da costante crescita per l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che ha competenza anche per Monfalcone. Due scali marittimi che insieme hanno registrato un movimento totale di merci di oltre 67 milioni di tonnellate. Per l' esattezza, 62 milioni e 700 mila su Trieste e 4 milioni e 500 mila per la vicina Monfalcone. Risultato che costituisce appunto il nuovo record storico per il capoluogo, che si conferma così in assoluto primo scalo marittimo d' Italia per quanto riguarda i "volumi totali", con un aumento del +1,20% sul 2017. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 TEU con un incremento del +18 % sul 2017, e +49% sul 2016. Inoltre, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%). Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1 %) e per il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l' export da Istanbul. Ma numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rifuse solide (+1,60%). "I dati restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per il tonnellaggio totale - ha detto il Presidente di AdSP Mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino - ma sempre meno dipendente dal petrolio. Nonostante la lieve flessione delle rinfuse liquide, infatti, continuiamo a crescere, segno che stiamo investendo anche su altri settori. Puntiamo a un porto multisettoriale che guarda sempre più allo sviluppo dell' intermodalità e all' innovazione". Ma il successo dello scalo marittimo giuliano si riflette soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si conferma primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018 è stato "sfiorato" il traguardo dei 10.000 treni, con un incremento del +12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l' anno in corso. La performance del trasporto su ferro va di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale: basti pensare che i treni movimentati nell' anno appena concluso corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada. "Il treno è il leader indiscusso della nostra crescita - ha sottolineato D' Agostino che è anche Presidente di Assoport - e il porto di Trieste conferma nel tempo la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie che ammontano a 120 milioni in totale. Ripensare il sistema portuale mettendo al primo posto la ferrovia ha dato risultati importanti per i traffici e in termini di salvaguardia ambientale".

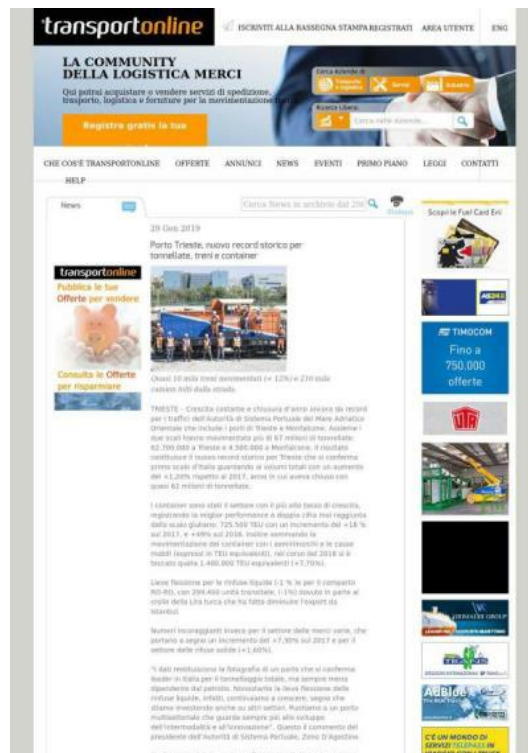
The screenshot shows the Teleborsa website interface. At the top, there's a navigation bar with 'teleborsa' logo and various menu items like 'NOTIZIE', 'QUOTAZIONI', 'NUMERICI', 'AGENDA', 'VIDEO', 'ANALISI TECNICHE', 'STRUMENTI', 'GUIDE', 'PRODOTTI', and 'L'AGENDA'. Below the navigation bar, the main article is titled 'Porto Trieste, record storico 2018 per container e traffico ferroviario. Treno leader indiscusso di crescita'. The article text is partially visible, matching the content in the main text block. On the right side, there's a sidebar with 'Argomenti trattati' (Topics treated) and 'Altre notizie' (Other news) sections. The 'Altre notizie' section lists several news items related to ports and logistics. At the bottom of the sidebar, there are social media links for Facebook and Google+, and a 'Segui' (Follow) button.

Transportonline

Trieste

Porto Trieste, nuovo record storico per tonnellate, treni e container

TRIESTE Crescita costante e chiusura d'anno ancora da record per i traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che include i porti di Trieste e Monfalcone. Assieme i due scali hanno movimentato più di 67 milioni di tonnellate: 62.700.000 a Trieste e 4.500.000 a Monfalcone. Il risultato costituisce il nuovo record storico per Trieste che si conferma primo scalo d'Italia guardando ai volumi totali con un aumento del +1,20% rispetto al 2017, anno in cui aveva chiuso con quasi 62 milioni di tonnellate. I container sono stati il settore con il più alto tasso di crescita, registrando la miglior performance a doppia cifra mai raggiunta dallo scalo giuliano: 725.500 TEU con un incremento del +18 % sul 2017, e +49% sul 2016. Inoltre sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti), nel corso del 2018 si è toccato quota 1.400.000 TEU equivalenti (+7,70%). Lieve flessione per le rinfuse liquide (-1 %) e per il comparto RO-RO, con 299.400 unità transitate, (-1%) dovuto in parte al crollo della Lira turca che ha fatto diminuire l'export da Istanbul. Numeri incoraggianti invece per il settore delle merci varie, che portano a segno un incremento del +7,30% sul 2017 e per il settore delle rifuse solide (+1,60%). I dati restituiscono la fotografia di un porto che si conferma leader in Italia per il tonnellaggio totale, ma sempre meno dipendente dal petrolio. Nonostante la lieve flessione delle rinfuse liquide, infatti, continuiamo a crescere, segno che stiamo investendo anche su altri settori. Puntiamo a un porto multisettoriale che guarda sempre più allo sviluppo dell'intermodalità e all'innovazione. Questo il commento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. Ma il successo dello scalo si riflette soprattutto nel comparto ferroviario, asset trainante del porto di Trieste, che si conferma primo porto ferroviario del Paese. A chiusura 2018 sono stati sfiorati i 10.000 treni, con un incremento del +12% sul 2017 e una previsione di crescita del 10% per l'anno in corso. La performance del trasporto su ferro va di pari passo con il tema della sostenibilità ambientale: basti pensare che i treni movimentati nell'anno appena concluso corrispondono a circa 210.000 camion tolti dalla strada. Il treno è il leader indiscusso della nostra crescita - conclude D'Agostino - e il porto di Trieste conferma nei numeri la scelta fatta a favore degli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie che ammontano a 120 milioni in totale. Ripensare il sistema portuale mettendo al primo posto la ferrovia ha dato risultati importanti per i traffici e in termini di salvaguardia ambientale".



«Ponte Molin, avanti col progetto»

Il Comitato per l'accessibilità prende una netta posizione per difendere la soluzione tecnica proposta dal Porto Una lettera aperta al Comune smonta le critiche principali «Intervento fondamentale per le persone con problemi motori»

ROBERTA BRUNETTI

ACCESSIBILITÀ VENEZIA Un appello a non fermare il rifacimento del ponte Molin, con la sua nuova struttura curvilinea. Dopo tante voci critiche per quella rampa a esse, a dire la sua è ora il Comitato per l'accessibilità per Venezia che difende il progetto presentato dal Porto; precisa alcuni dati tecnici, stravolti dall'accesso dibattito di queste settimane; chiede soprattutto di non fermare un intervento per l'accessibilità, fondamentale per tante persone con difficoltà a muoversi. Il rischio è reale. A fronte delle resistenze incontrate in commissione consiliare, il presidente dell'**Autorità portuale**, Pino Musolino, ha infatti minacciato di ritirare il progetto, per procedere ad un semplice restauro dell'attuale malandato ponte in legno che collega la Marittima alle Zattere.

Ed ecco la scesa in campo del Comitato, che da anni segue la battaglia proprio per le rampe sui ponti delle Zattere. Una difesa che arriva dopo aver preso visione del progetto, quindi sulla base di «dati certi - scrivono quelli del Comitato in una lettera inviata a Comune e Porto - per evitare l'abituale bagarre che si scatena in città ad ogni nuova iniziativa a favore dell'accessibilità».

EQUIVOCI DA CHIARIRE Premesso che il «gradimento estetico è frutto di opinione squisitamente personale (comunque a noi piace molto!)», il Comitato vuole sgombrare il campo da alcune critiche basate su dati tecnici equivocati. Dall'altezza del nuovo ponte che consente alle barche di passare agevolmente, tanto che la Capitaneria ha dato il suo consenso; al fatto che la rampa «non è larga 4 metri, bensì 2.40 alla base fino a un massimo di 3.10». C'è poi il malinteso nato dall'immagine con la rampa dai parapetti oro: «modellino non realistico», usato per la presentazione grafica del progetto, mentre «in accordo con la Soprintendenza» per il ponte «si è optato per cavetti sottili di acciaio di appena 6 mm». Il Comitato difende anche la rampa curvilinea: «scelta intelligente» che consente di mantenere la pendenza di legge senza ostruire gli accessi in fondamenta.

L'APPELLO La lettera ricorda poi che tutti gli organi tecnici hanno già autorizzato il progetto e l'ultima autorizzazione «richiesta agli organi politici non riguarda un giudizio sull'estetica del ponte, bensì il benessere ad occupare una parte dello spazio». Ora un ritiro del progetto da parte del Porto «creerebbe un danno gravissimo alle famiglie con disabilità dell'area, agli studenti disabili di Luav e Ca' Foscari, ai turisti nella stessa condizione e ai moltissimi anziani che popolano la zona». Opporsi a un progetto già approvato da tanti enti, a costi zero per la città, con l'urgenza di una migliore accessibilità sarebbe un'«assurdità» - concludono - anche perché una «valutazione legata alla varietà di gusto non può essere fonte di discriminazione riguardo la possibilità di movimento delle persone».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il retroscena

Petrolchimico, due opzioni per la nuova area: Ilva o diga del Vte

Si riapre il confronto sulla futura collocazione del polo L' autorità portuale mette a disposizione nel piano triennale 20 milioni di euro

MASSIMO MINELLA

Si riapre il confronto sulla futura collocazione del polo L' **autorità portuale** mette a disposizione nel piano triennale 20 milioni di euro. Se il futuro è lontano da Multedo, allora sarà opportuno individuare prima possibile per il polo petrolchimico una nuova collocazione. Lo chiede il territorio, ma ancor più lo chiedono le aziende che senza certezze sull' area in cui operare hanno difficoltà oggettive nel programmare la loro attività. Dipendesse da Superba e Carmagnani, la soluzione indicata già lo scorso anno dall' **autorità portuale** sarebbe ottimale: l' area delle rinfuse nel porto di Sampierdarena. Ma l' ipotesi ha già suscitato la reazione durissima del quartiere, non disponibile a fare i conti con un nuovo insediamento industriale.

Ben difficilmente, quindi, palazzo San Giorgio prenderà di nuovo in considerazione lo spazio ai piedi della Lanterna, che peraltro ha già incassato anche la netta opposizione del terminalista che opera in concessione sull' area, il gruppo Spinelli alleato nella "Terminal Rinfuse" con la compagnia armatoriale Msc che fa capo a Gianluigi Aponte. E quindi?

Il tema è di nuovo sul tavolo dei vertici dell' authority e degli enti locali che hanno inserito il trasferimento del polo petrolchimico, il più lontano possibile dalle case, nel programma straordinario di interventi nei prossimi tre anni. Per la delicata operazione, lo stanziamento individuato, e già disponibile, è di una ventina di milioni di euro che potrebbe essere usato per la delocalizzazione degli impianti petrolchimici e "a compensazione" delle imprese coinvolte, costrette a lasciare l' area di Multedo.

Al momento, la riflessione in atto fra porto e città si sta concentrando su due opzioni: l' area Ilva e la diga foranea del porto di Pra'-Voltri. La prima è un' ipotesi in campo da un po' di tempo, anche se ora chiamerebbe al dialogo con un nuovo interlocutore, il gruppo siderurgico ArcelorMittal, prima realtà al mondo del settore, che da novembre è subentrato alla gestione commissariale di Ilva, con la nuova società ArcelorMittal Italia. La seconda opzione potrebbe però rivelarsi ancora più interessante. L' area individuata, infatti, è la stessa che ospitò anni fa il relitto della Costa Concordia in arrivo dal Giglio a Genova per essere demolito.

L' accostamento potrebbe adesso essere "reinterpretato" in modo tale da fare spazio ai depositi del petrolchimico, ponendo così fine a una vicenda che si trascina ormai da una trentina d' anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La finanza

Il porto di Genova chiama Carige

Il presidente Signorini: "Nel piano triennale lavori per un miliardo. La banca si attrezzi affiancando le imprese e proponendosi come partner finanziario sui grandi interventi, dall' Hennebique al ribaltamento a mare"

MASSIMO MINELLA

C'è un piano triennale di lavori che in porto vale un miliardo di euro. E c'è una banca che vuole tornare a essere protagonista nel suo territorio con le famiglie, ma anche con le imprese. Nasce da qui una sorta di invito a Carige da parte del presidente dell' **autorità portuale** del Mar Ligure Occidentale (che unisce gli scali di Genova e Savona) Paolo Signorini.

«Questo programma straordinario da un miliardo di euro che abbiamo appena presentato potrebbe essere una bella boccata d'ossigeno per Carige» spiega Signorini che si muove in linea con l'azione degli altri enti locali, Comune e Regione, attivi nel dialogo e nel sostegno della banca dei liguri. È stato il governatore Giovanni Toti, che ha da poco rinnovato il servizio di Tesoreria della Regione a Carige, ad annunciare una serie di operazioni in cui la banca dei liguri potrebbe essere partner, dal trasferimento dell'università agli Erzelli al nuovo ospedale del ponente, sempre sulla collina hi tech. Ora Signorini apre a Carige per una serie di interventi che puntano a cambiare il volto dello scalo.

«La premessa è ovvia, tutti noi ci muoviamo nel rispetto delle regole e saranno gli accordi e il mercato a sancire la presenza degli istituti di credito al fianco delle imprese chiamate alla realizzazione delle infrastrutture e delle opere - spiega Signorini - Detto questo, io credo che Carige potrebbe svolgere alcune attività interessanti in questo programma. Intanto ci saranno sicuramente delle imprese affidatarie della banca che parteciperanno ai lavori. Per l'edilizia questi interventi rappresentano benzina pura e credo che avere affidamenti di qualità e appalti veloci con cifre cospicue sia molto importante».

Ma questa è solo una parte dell'operazione presentata la scorsa settimana dai rappresentanti delle istituzioni. «Carige, come le altre banche, può essere di grande aiuto nel predisporre operazioni finanziarie di supporto alla realizzazione di grandi opere» dice il presidente dell'autorità. Il riferimento, ad esempio, è al ribaltamento a mare del cantiere di Sestri Ponente, per cui è stato indicato un fabbisogno di 300 milioni di euro, o alla prima fase della costruzione della nuova diga foranea, di importo analogo (il costo complessivo è fra gli 800 milioni e il miliardo).

«Qui non si tratta di un piccolo appalto da gestire con un fido, ma di proporre una consulenza per fare un'operazione che possa anche prevedere una finanza di progetto - chiarisce il concetto Signorini - Già alcune banche si sono offerte». I vertici dell'autorità hanno incontrato i responsabili finanziari, ma non ancora i commissari. «Ci sono in gioco progetti in grado di cambiare la città, faccio un paio di esempi per tutti, l'Hennebique e il waterfront. Carige è attrezzata per confrontarsi su questo?

- chiude Signorini - Io credo di sì, questa è una banca che conosce bene Genova e i suoi valori immobiliari. Quello che noi diciamo è: venite da noi a discuterne, il rapporto è buono, confrontiamoci su tutto. Ci sono anche grandi istituti in campo per l'interlocuzione con la Bei (la Banca europea per gli investimenti n.d.r.). E questo potrebbe essere un altro filone di confronto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA Il presidente dell' **autorità** di sistema **portuale** del Mar Ligure Occidentale (che unisce gli scali di Genova e Savona) Paolo Signorini e a destra un'immagine della sede di Carige.



L'analisi

COSA PORTA IL FEDERALISMO A GENOVA

ALDO LAMPANI

In questo melting pot di pasticci politici in cui si è trasformata, l'Italia, ogni giorno più isolata, ricorda quel baraccone dei luna park chiamato "un soldo tre palle". Chi vuole approfittare della situazione di confusione totale ha campo libero. Tra una nave che non sbarca i migranti, una presa di posizione sul Venezuela che non c'è e le decisioni sull'assunzione dei navigatori, c'è chi - sentendosi in punta di diritto - inizia ad agitare la bandiera dell'autonomia fiscale per le regioni del nord est. Non tutte, certo. Lombardia, Veneto (sulla base di referendum), Emilia Romagna. Sono regioni che sull'altare fiscale sacrificano, in teoria, più di quanto ricevono e che ora non vogliono più farlo. Le tasse devono restare sul territorio, dicono. Il tutto ovviamente utilizzando quel sistema della "memoria corta" tanto caro al Governo odierno ed ai partiti che lo sostengono. Perché nessuno in Veneto (ad esempio) probabilmente si ricorda che il territorio della Provincia di Rovigo era, negli anni '50 (e lo era stato per secoli), più povero di come lo è oggi quello di Caltanissetta e che lo Stato italiano, con investimenti enormi gli ha permesso di essere oggi una delle province più ricche. Con il lavoro delle persone, certo, ma con i soldi che arrivavano dalle tasse "degli altri". La Liguria è una regione a statuto ordinario. Non dispone di alcuna particolare "autonomia" decisionale. Sotto la Lanterna tutto dipende da Roma. E come di mancata autonomia finanziaria hanno sofferto e soffrono da decenni le banchine del porto, allo stesso modo la Genova di oggi post Morandi non riesce a muoversi, paralizzata da un centralismo assoluto delle decisioni. Dai referendum in Veneto e Lombardia, l'unico dato certo che è emerso è che esiste autonomia ed autonomia. Guardiamo la Liguria, andando esclusivamente in soldoni. Se nella graduatoria del federalismo fiscale occupa uno degli ultimi posti in Italia (ogni cittadino riceve ogni anno dal "centro" poco più di 1100 euro più di quel che versa) nel caso in cui tutte le tasse portuali rimanessero in Liguria, la situazione si capovolgerebbe: ogni ligure potrebbe "vantare" un credito di 975 euro versati in più rispetto a quanto ricevuto. Uno studio dell'Università Bocconi del marzo 2007 annotava che i porti Liguri "rendevano" allo Stato italiano circa 4-5 miliardi di euro all'anno di "tasse portuali", nella più ampia accezione. Oggi quei miliardi sono circa 6. Però nel gioco del federalismo fiscale, a questo super introito farebbe inevitabilmente seguito un taglio di pari importo in provvidenze dal Centro. La solidarietà fra regioni - di cui oggi la Liguria beneficia - permanerebbe a favore di altre regioni. La demanialità delle aree portuali sussiste ed il porto di Genova "lavora" per transiti da e per tutte le Regioni d'Italia e per conto di tutte queste "drena" imposte.

Quindi, se di autonomia (e sarebbe l'unica davvero utile) dei porti si deve parlare, questa è quella economica nella gestione degli scali. Le imposte vadano dove devono. I porti, e quello di Genova in particolare in Italia ormai vivono in simbiosi anche con l'economia che li circonda. Leggendo lo studio "Impatto economico sociale del porto di Genova", due dati spiccano chiari: il primo è che la filiera **portuale** attiva complessivamente in Liguria 10,9 miliardi di euro di produzione, 4,6 miliardi di valore aggiunto ed impiega 54mila unità lavoro. Il secondo recita che "la filiera **portuale** pesa il 10,8% del valore aggiunto della Liguria e l'8,3% per l'occupazione". Un centro insostituibile, dunque, per il tessuto del territorio e non solo.

Un polo su cui investire. Cosa che avviene. Infatti, riprendendo come fonte l'analisi in merito dell'**Autorità portuale** di Genova, la stampa specializzata dice che: "in vent'anni, dal 1994, quando hanno iniziato l'attività con la nascita del porto dei privati, le imprese dei terminal portuali di Genova hanno investito 670 milioni di euro. Nel frattempo, chi oggi guarda ad una autonomia di comodo, rispolvera anche concetti che si credevano defunti. Perché di fatto, le autonomie fiscali creerebbero le condizioni per differenziare, nel Paese, anche gli stipendi di chi fa il medesimo lavoro, dipendenti statali compresi. Si tornerebbe a far riferimento alle gabbie salariali - quelle delle paghe differenziate tra nord e sud - quale panacea per tutti i mali. Un ritorno al passato, ad un sistema abrogato esattamente



quarant'anni fa, nel 1969. Oggi si dice che fu frettolosamente eliminato sulla spinta emotiva del momento politico. Ma non è così. Le gabbie salariali erano solo una penalizzazione per chi lavorava in alcune parti del Paese, le più deboli. Come lo sarebbero oggi. Usiamo Genova e Bari come città a confronto. E Bari non è la città più cara del mezzogiorno, mentre Genova è una delle più care del settentrione. Sotto certi aspetti addirittura la più cara. Una bene a nord l'altra all'estremo sud. Entrambe sul mare, tutte e due con un'economia di territorio variegata ed in evoluzione. La famiglia tipo è quella che si basa su un reddito mensile di 1500 euro con un mutuo casa. La leggenda che in una città del sud si viva con meno soldi di quanti ne necessitino in una del nord è presto sfatata.

Perché se è vero che sul paniere alimentare calcolato su venti prodotti di largo consumo monitorati dall'Osservatorio dei Prezzi a Genova la somma dei costi medi ammonta a 3746 euro mentre a Bari ci si ferma a 3060, altri sono i differenziali che rendono del tutto simili le necessità di denaro per vivere.

Le utenze medie ad un nucleo familiare genovese costano in media 1864 euro. Ad uno barese 1733, quindi la somma tavola più bollette dice ancora a favore della città meridionale. Il discorso inizia a mutare quando si parla di auto. Aggiungendo a questi dati il costo di un figlio, il trasporto urbano ed il costo del mutuo otteniamo che, in media, la graduatoria del caro vita vede Genova come la nona città più cara con una spesa complessiva di 17226 euro, Bari 22esima con 16919.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Seareporter

Genova, Voltri

Avrà un costo di 1.061 milioni di euro per la ripresa e lo sviluppo del Porto di Genova

Grazie anche alle risorse stanziare dal Decreto legge Genova post crollo ponte Morandi e dalle Legge di Bilancio 2019, il Programma straordinario migliora l'accessibilità al porto di Genova, l'integrazione città-porto e i collegamenti intermodali con l'aeroporto Cristoforo Colombo Genova 29 gennaio 2019 E' stato presentato, lo scorso venerdì 25 gennaio 2019, 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 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. Presidente Toti: Il programma straordinario degli investimenti che verranno effettuati sul porto di Genova 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. Presidente Paolo Emilio Signorini: Genova 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 4 milioni di teu che potranno diventare 6 con il completamento di Terzo valico e Gronda.

The screenshot shows the Seareporter.it website. The main headline reads: "Avrà un costo di 1.061 milioni di euro per la ripresa e lo sviluppo del Porto di Genova". Below the headline, there is a photo of a meeting and a short article snippet. The website layout includes a top navigation bar, a sidebar with "Articoli del mese" and a calendar for January 2019, and a main content area with several news items. The bottom of the page has a footer with "Seareporter.it" and "Torna all'inizio della pagina".

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Porto di Genova: Ente Bacini, proclamato lo stato di agitazione

Genova - Preoccupazione e incertezza. Assenza di investimenti e carenza di personale a fronte di commesse in costante aumento. I dipendenti di Ente Bacini, la società che gestisce nel porto di Genova i bacini di carenaggio nell'area delle riparazioni navali, hanno proclamato lo stato di agitazione che potrebbe presto portare ad una o più giornate di sciopero. I bacini sono nelle mani dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona: la gara per la privatizzazione avviata da Palazzo San Giorgio - con l'opposizione di Cgil, Cisl e Uil - è stata annullata dal Tar della Liguria dopo il ricorso presentato dall'azienda navale E. Polipodio. Il Tar ha giudicato «illegittimo» consentire ai privati la facoltà di gestire o fare gestire in uso esclusivo per tutta la durata della concessione tre bacini di carenaggio su cinque presenti in porto. L'Authority, adesso, potrebbe decidere di ritirare la procedura di privatizzazione oppure proseguire sull'affidamento ai privati nel caso in cui il Consiglio di Stato si dovesse pronunciare a favore di Palazzo San Giorgio. A preoccupare lavoratori e sindacati, nel frattempo, è il grande punto interrogativo che circonda un'attività fondamentale non solo per lo scalo genovese ma più in generale per l'intero settore produttivo del capoluogo ligure. Per l'area delle riparazioni navali sono stati infatti programmati un totale di 32 milioni di euro di investimenti. Soldi che dovrebbero essere investiti dopo la privatizzazione per ammodernare i bacini ma che ora, dopo lo stop del Tar, sono a rischio. A rispondere al bando di gara è stata solamente la cordata formata da Fincantieri, San Giorgio del Porto ed Amico & Co.

Informative
Questo sito e gli strumenti forniti da questo sito sono utilizzati per analizzare di codice necessario al funzionamento ed uso del sito. Per saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta la [cookie policy](#).
Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link o proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.

HOME | CHI SIAMO | SERVIZI | NOTIZIE | RISPONDIAMO | NEWS | SERVIZI | SPONSORIALITÀ

NOTIZIE & COMUNICAZIONE | Shipping | Dredge & Tenders | Yachting

SHIPYARD & OFFSHORE

Porto di Genova: Ente Bacini, proclamato lo stato di agitazione

Genova - Per l'area delle riparazioni navali sono stati infatti programmati un totale di 32 milioni di euro di investimenti. Soldi che dovrebbero essere investiti dopo la privatizzazione per ammodernare i bacini ma che ora, dopo lo stop del Tar, sono a rischio.

INVIATO DAL NOSTRO CORRISPONDENTE 29 GENNAIO 2019

Facebook | Twitter | LinkedIn

Genova - Preoccupazione e incertezza. Assenza di investimenti e carenza di personale a fronte di commesse in costante aumento. I dipendenti di Ente Bacini, la società che gestisce nel porto di Genova i bacini di carenaggio nell'area delle riparazioni navali, hanno proclamato lo stato di agitazione che potrebbe presto portare ad una o più giornate di sciopero. I bacini sono nelle mani dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona: la gara per la privatizzazione avviata da Palazzo San Giorgio - con l'opposizione di Cgil, Cisl e Uil - è stata annullata dal Tar della Liguria dopo il ricorso presentato dall'azienda navale E. Polipodio. Il Tar ha giudicato «illegittimo» consentire ai privati la facoltà di gestire o fare gestire in uso esclusivo per tutta la durata della concessione tre bacini di carenaggio su cinque presenti in porto. L'Authority, adesso, potrebbe decidere di ritirare la procedura di privatizzazione oppure proseguire sull'affidamento ai privati nel caso in cui il Consiglio di Stato si dovesse pronunciare a favore di Palazzo San Giorgio. A preoccupare lavoratori e sindacati, nel frattempo, è il grande punto interrogativo che circonda un'attività fondamentale non solo per lo scalo genovese ma più in generale per l'intero settore produttivo del capoluogo ligure. Per l'area delle riparazioni navali sono stati infatti programmati un totale di 32 milioni di euro di investimenti. Soldi che dovrebbero essere investiti dopo la privatizzazione per ammodernare i bacini ma che ora, dopo lo stop del Tar, sono a rischio. A rispondere al bando di gara è stata solamente la cordata formata da Fincantieri, San Giorgio del Porto ed Amico & Co.

TAG
Shipyard & Offshore
Riparazioni Navali

MAGAZINE
LEGGI L'ULTIMO NUMERO

PUBBLICAZIONI
LEGGI L'ULTIMO NUMERO

PILOTINA BLOG
di Giorgio Caracciolo
24 Dicembre 2018
10:15 in 10 minuti
commenti e reazioni
registrati su Italia

SHIPPING MOVEMENTS
PORTI
MOTO
NOSTRI
EY
EY
EY

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Nuovi dragaggi nelle acque davanti al Molo Garibaldi

Nuovi dragaggi in vista per il **porto** della Spezia. Questa volta si parla dell'area davanti al Garibaldi e dei bacini interni. Il primo passaggio sarà la caratterizzazione, necessaria per predisporre i progetti di escavo e la successiva gestione dei sedimenti dragati. Responsabile unico del procedimento è l'ingegner Davide Vetrà.

La redazione del piano è stata assegnata alla Envitech. Si prevede un importo dei lavori a base d'asta di 316 mila euro, più 8 mila di oneri di sicurezza del cantiere, non soggetti a ribasso. L'operazione complessiva costerà 435 mila euro. Le operazioni di caratterizzazione dei fondali marini riguarderanno la zona davanti al Molo Garibaldi ma anche le aree interne al secondo e al terzo bacino portuale. Si prevede anche l'esecuzione dei campionamenti e delle analisi chimiche, fisiche micro biologiche e eco-tossicologiche, ai sensi del decreto ministeriale 173 del 2016. Lo studio dovrà individuare le possibili opzioni di gestione, secondo le modalità tecniche del decreto. Il decreto richiama le norme per le autorizzazioni all'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini, ma anche il regolamento della Regione e i criteri di riutilizzo del materiale dragato dai fondali portuali, ai fini dei riempimenti in ambito costiero. Per il Molo Garibaldi è in corso la progettazione esecutiva di ampliamento, compreso fra le opere di riqualificazione e potenziamento delle aree portuali asservite al secondo bacino portuale.

Il progetto prevede la realizzazione di nuovi piazzali, mediante riempimenti, lungo il lato di levante del Molo Garibaldi per una superficie complessiva di circa 54.000 mq attraverso un allargamento del molo di circa 92 metri. Le nuove superfici sono destinate ad ospitare le funzioni commerciali di terminal multi purpose e terminal container oggi sviluppate su Calata Paita. In sostanza, l'ipotesi di lavoro è quella di ampliare il Garibaldi, a Levante, per sgomberare Calata Paita, dove sarà realizzato un pennello, in perpendicolare a Viale Italia, nell'ambito della nuova stazione marittima per le navi da crociera. Procedono intanto le operazioni di gara per l'affidamento del servizio crocieristico e la realizzazione delle opere connesse. Entro i termini è pervenuta la sola offerta dei tre soggetti proponenti, vale a dire Royal Caribbean, Msc e Costa Crociere.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Ora Catanzaro è in corsa per il sommergibile

Mentre Spezia nicchia, dalla Calabria si tratta con la Marina per la donazione

- LA SPEZIA - IL COMUNE di Catanzaro ambisce ad ottenere in dono dalla Marina Militare uno dei tre sommergibili della classe Sauro in disarmo alla Spezia per musealizzarlo e qualificare così l'offerta turistica locale.

L'istanza allo Stato Maggiore, risale allo scorso anno; c'è già stata un'interlocuzione promettente a Roma fra il vicesindaco della città calabrese Ivan Cardamone (propulsore del progetto) e il comandante dell'ufficio militare che sta vagliando le varie domande. Fra queste c'è anche quella partita dalla Spezia due anni fa per la musealizzazione del Da Vinci; proposta che - in parallelo alla ipotesi di localizzazione sul waterfront, con finanziamento garantito dall'**Autorità portuale** per 700mila euro - aveva incontrato un primo disco-verde della Marina all'operazione; questa si è poi arenata sull'onda della palesata preferenza ad una localizzazione in area militare in connessione col Museo Navale (nel qual caso l'Ap ha fatto sapere che non può mettere a disposizione la somma perché non può investire su un'area che non è di sua pertinenza).

CARDAMONE ha le idee chiare e per centrare l'obiettivo tesse relazioni col museo del mare di Genova, tesaurizzando l'esperienza lì maturata col sommergibile Nazario Sauro; obiettivo: elaborare il piano di fattibilità chiesto dalla Marina per valutare la concretezza dei desiderata così da decidere sulla donazione. «Stiamo ponendo le basi per una futura partnership. Con questo auspicio - spiega il vicesindaco di Catanzaro - ho fatto visita al Galata, accompagnato da dirigenti e funzionari dei settori patrimonio e cultura. Il Comune di Catanzaro ha ricevuto nei mesi scorsi la disponibilità da parte dello Stato maggiore della Marina militare per l'assegnazione a titolo gratuito di un battello militare, un sommergibile della classe Nazario Sauro, che potrebbe rappresentare un'importante attrattiva espositiva.

E' stato, anche, avviato il percorso necessario affinché la proposta del Museo del mare possa essere recepita all'interno del redigendo Piano regolatore **portuale** con l'individuazione di un'area adiacente al Porto destinata a spazio espositivo. Abbiamo avuto l'opportunità di conoscere la realtà di Genova dove è esposto un grande sommergibile musealizzato, classe Nazario Sauro, e che può rappresentare, viste le notevoli potenzialità, un modello di riferimento per realizzare una simile esperienza anche a Catanzaro. Il sommergibile del Muma ha registrato circa 1 milione di visite e conta oltre 100mila visitatori all'anno...».

Catanzaro in concorrenza con La Spezia... «Nessuna interferenza; sono tre del resto i sommergibili potenzialmente fruibili. Di certo io credo fermamente nel progetto di musealizzazione», dice Cardamone, assessore alla cultura, esponente di Forza Italia, con l'effetto indotto (non ricercato) di suonare le sveglia agli amministratori spezzini che nicchiano.

Corrado Ricci.



Legambiente: «Via dai Piomboni i capanni abusivi e le navi "fantasma"»

Claudio Mattarozzi, presidente del Circolo Matelda: «Venti anni fa fu vinta una grande battaglia, ma da allora la rinaturalizzazione non è stata ultimata»

RAVENNA Legambiente segna la via per la rinascita della pialassa Piomboni: veloce completamento dei lavori di rinaturalizzazione, spostamento delle grandi navi abbandonate nell' area e, infine, regolamentazione dei capanni.

«La prima tappa fondamentale - spiega Claudio Mattarozzi, presidente del Circolo Matelda Legambiente - è il completamento dei lavori di rinaturalizzazione dell' area. Stiamo parlando di un intervento che fu pianificato più di 20 anni fa e al quale la nostra associazione non si oppose; perché è nato con l' intenzione di salvare una parte considerevole della pialassa. Vi garantisco che quando fu approvato per noi fu una vittoria, perché in quel periodo una bella fetta di Ravenna avrebbe volentieri destinato tutta la superficie della pialassa agli interessi del porto. Ci fu una grande battaglia in nome dell' ambiente. Per fortuna alla fine si trovò un compromesso. A distanza di tanto tempo però ancora oggi non si vedono i risultati. Si tratta di un intervento complesso per il quale sono stati investiti milioni di euro. Oggi il presidente dell' **Autorità portuale** non può dichiararsi soddisfatto perché i lavori sono stati completati al 90%. I cantieri dovrebbero essere terminati da un bel pezzo e dovremmo già godere del risultato».

«Foto impressionanti» Chiediamo a Mattarozzi cosa ne pensa del grido di allarme lanciato da alcune forze politiche di opposizione e dal meetup "A riveder le stelle" che, assistito da un dossier fotografico di grande impatto, ha denunciato pochi giorni fa una situazione critica nell' area naturale. «Le fotografie scattate dall' aereo fanno impressione - commenta l' esponente di Legambiente -; fa male vedere in che stato si trovi la pialassa. Sembra tutto morto.

Adesso dico a chi ne ha competenza: finite i lavori e restituite l' area al pubblico. Noi abbiamo scommesso sul progetto e sul fatto che avrebbe portato beneficio al territorio, riquilibrando una zona di grande pregio ambientale. Se poi salterà fuori che i lavori non sono stati seguiti secondo le indicazioni contenute nel progetto, allora qualcuno ne dovrà rispondere di fronte alla magistratura. Un interrogativo che continuo a pormi è se ancora oggi, come venti anni fa, dalle acque del porto arrivano sostanze in pialassa.

Se le acque di prima pioggia che lavano i piazzali dai residui di fanghi, argille, rinfuse, farine finiscono in Piomboni, allora è chiaro che l' area soffre. Io mi auguro che in questo lungo intervallo di tempo si sia provveduto a evitare il fenomeno adottando contromisure».

Il cimitero delle navi In attesa della conclusione dei lavori, Mattarozzi snocciola gli altri problemi nell' area: «Evidentemente la pialassa è stata scambiata per un parcheggio di navi in disuso. È una vergogna che l' oasi naturale sia sfregiata da tre grandi navi che da anni invecchiano e vanno in malora.

Capisco che ci possano essere difficoltà con gli armatori e con la burocrazia, ma non si può sfregiare così la pialassa». Infine, i capanni, o come viene definita da Mattarozzi: la "capan nopolì". «Abbiamo assistito negli anni a una proliferazione dei capanni - dice Mattarozzi -. In alcuni tratti non c' è neanche modo di vedere la pialassa tanto è fitta la presenza dei capanni. Per decine e decine di metri, c' è una struttura attaccata all' altra con tanto di filo spinato, eternit e altro ancora. Su questo argomento c' è stata una grande disattenzione. Cosa c' azzecca tutto ciò col progetto di rinaturalizzazione. Se ci sono strutture abusive vanno eliminate».



RAVENNA "VIA DELLA SETA DEL MARE"

Al netto degli immediati risvolti positivi in termini di investimenti, crescita economica e occupazione per il territorio ravennate, che sono indubbi e sono stati già ampiamente discussi in questi giorni, ciò che non deve sfuggire è il potenziale strategico di queste iniziative. Il loro successo potrebbe trasformare il **porto** di Ravenna nel polo di arrivo della "Via della Seta del Mare" - una rete infrastrutturale che connette la Cina al Mediterraneo passando per Sud-Est Asiatico, l'oceano indiano e il canale di Suez - facendone quindi una delle principali piattaforme logistiche per la strategia di penetrazione commerciale cinese nel continente europeo. Queste vicende, quindi, non possono essere lette solo in chiave localistica ma hanno una valenza nazionale e anche europea.

L'attivismo degli investitori cinesi nei porti dell'alto adriatico è solo un tassello di una più ampia strategia. Negli ultimi decenni il governo cinese - attraverso imprese controllate - ha acquisito massicce partecipazioni in diversi porti europei - Belgio, Paesi Bassi, Spagna, Francia, Grecia. E questa strategia europea si inserisce a sua volta in un più ampio quadro che vede la Cina giocare un ruolo da protagonista negli investimenti in infrastrutture portuali in Africa, Sud-Est Asiatico, Medio Oriente e nel continente americano. Insomma, questi crescenti investimenti in infrastrutture marittime altro non sono che uno dei bracci operativi di una più ampia strategia mercantile volta ad aumentare il peso economico e politico globale cinese.

Si tratta quindi di vicende che chiamano in causa, oltre alla questione dello sviluppo locale, anche la politica estera nazionale, soprattutto in relazione al nostro sistema di alleanze internazionali ed europee. Ad esempio, non è un mistero che gli Stati Uniti considerino le crescenti partecipazioni cinesi all'interno di infrastrutture marittime strategiche a livello globale con preoccupazione, una sorta di "cavallo di Troia" per indebolire e penetrare il sistema di alleanze occidentali. Va ricordato, inoltre, che i paesi dell'Unione Europea stanno discutendo di adottare norme per rafforzare i meccanismi di monitoraggio degli investimenti esteri stranieri - al centro dell'attenzione soprattutto quelli cinesi - per evitare che questi possano tradursi in un massiccio trasferimento di tecnologie e know-how per ciò che riguarda infrastrutture strategiche come quelle dell'energia ed el trasporto marittimo.

Insomma, la possibilità che il **Porto** di Ravenna possa trasformarsi nel polo di arrivo della "Via della Seta del Mare" nell'Alto Adriatico offre indubbe opportunità di sviluppo a livello locale.

Tuttavia, una lettura puramente localistica di queste opportunità sarebbe fuorviante. Si tratta di decisioni che hanno risvolti significativi a livello strategico nazionale e, come tali, richiedono una riflessione su quali siano le implicazioni dell'ascesa della potenza economica e politica cinese per il nostro posizionamento all'interno della comunità atlantica e ciò che riteniamo debba essere il ruolo che l'Unione Europea deve giocare nello scenario internazionale.

(*)ravennate, è professore di Relazioni internazionali all'Università di Trento tennio diranno che il loro era solo un gioco. Al massimo si scuseranno perché era troppo tardi per fare rumore e potrebbero avere svegliato qualcuno. Su questo accetto scommesse.

Ma non si può più minimizzare, bisogna reagire. Facciamolo dappertutto. Lo facciano i politici di tutti i partiti isolando Casapound. Lo facciano gli insegnanti nelle scuole. Facciamolo tutti noi in famiglia spiegando ai nostri figli cosa fu il nazismo, cosa fu il fascismo, chi furono Hitler e Mussolini, cosa accadde ad Auschwitz, come l'Italia e l'Europa si liberarono da quell'incubo, come sono riuscite a risorgere e a riaffermare gli splendidi principi della nostra Costituzione. La lotta contro l'ignoranza e la riscoperta del valore della democrazia e della libertà che le dittature del Novecento hanno distrutto sono le sole armi che abbiamo per fermare questo sdoganamento del fascismo che è iniziato già diversi anni fa e sta diventando sempre più spudorato e minaccioso.

Giorgio Santarelli Cesena ieri dal Corriere) non sono una goliardata. Non sono uno scherzo, una marachella. Hanno ragione i lettori che ci hanno inviato le loro lettere piene di indignazione. Certi episodi non sono più tollerabili, come le manifestazioni in camicia nera che periodicamente si ripetono a Predappio alla cripta del Duce. Fare fin Estrazioni del



29/01/19 31 38 Bari Cagliari 63 44 49 Firenze 57 Genova 67 74 Milano 23 26 Napoli 48 7 Palermo 88 74 34 38 Roma 85 26 To r in o 49 70 Venezia Nazionale 16 9 SUPERENALOTTO 61129 65 8790 Jolly: 15 Superstar: 67 Jackpot 0 Punti 6 -- Punti 5+1 -- Punti 5 25.530,64 Punti 4 161,84 Punti 3 161,84 Punti 2 16,42 Superstar: Punti 6 -- Punti 5+1 -- Punti 5 638.266,00 Punti 4 16.184,00 Punti 3 1.642,00 Punti 2 100,00 Punti 1 10,00 Punti 0 5,00 10 E LOTTO 23 25 26 31 34 38 48 7 14 44 49 63 67 69 70 85 88 57 74 75 Numero oro: 31 Doppio oro: 38 RAVENNA- DIURNO:Dell' Aquila - piazza XX Settembre 1 - tel. 0544/30173; San Zaccaria - via Dismano 587/A, San Zaccaria - tel. 0544/554006. NOTTURNO (22-8.30): Comunale 8- via Fiume Abbandonato 124124 - tel. 0544/402514. CERVIA -Comunale 2- via Martiri Fantini 86/a Località Malva - tel. 0544/977650. RUSSI- Errani- via L. C. Farini 35 -tel. 0544/582808. FAENZA- Del Duomo- piazza Libertà 8 - tel. 0546/21009; Piazza - via Casenuove 54 - tel. 0546/30208. NOTTURNO: Comunale 2- v.le Marconi 32/A -tel. 0546/29816. LUGO- DIURNO e NOTTURNO: Comunale 2 - Via Di Giù 8 - tel. 0545/38587. IMOLA -Montericco - via Zaccherini 28/m - tel. 0542/690608. SASSO MORELLI - Antica Mongardi- via Correcchio 124 - tel. 0542/55002. PONTICELLI - Del Santerno- via Montanara 252/C - tel. 0542/684107. CASTEL SAN PIETRO Lanzoni- Via Calanco 6/A (Dozza)- tel. 0542/678258; Bertella p. Giovanni XXIII 34/a - tel. 051/944810.

Il 1° febbraio a Ravenna la tavola rotonda sul tema Porti: pubblico o privato?

Il prossimo 1° febbraio dalle ore 15 alle 19, presso la Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ravenna, in occasione dell'inaugurazione del master universitario in Diritto marittimo, portuale e della logistica organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna - Campus di Ravenna, si terrà una tavola rotonda sul tema Porti: pubblico o privato? Programma Saluti istituzionali Michele De Pascale - Sindaco di Ravenna Natalino Gigante - Presidente della C.C.I.A.A. di Ravenna Pietro Ruberto - Direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e Comandante della Capitaneria di Porto di Ravenna Michele Caianiello - Direttore del Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna Lanfranco Gualtieri - Presidente della Fondazione Flaminia Presentazione del Master Greta Tellarini - Direttore del Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica Daniele Rossi - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale TAVOLA ROTONDA PORTI: PUBBLICO O PRIVATO? Modera Angelo Scorza - Direttore responsabile Ship2Shore Partecipano Antonino De Simone - Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina Massimo Deiana - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Rodolfo Giampieri - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale Pasqualino Monti - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale Pino Musolino - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Sergio Prete - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio Carla Roncallo - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Daniele Rossi - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale Paolo Signorini - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Pietro Spirito - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale Conclude Stefano Zunarelli - Ordinario di diritto della navigazione Università di Bologna



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

29 gennaio 2019

Il 1° febbraio a Ravenna la tavola rotonda sul tema "Porti: pubblico o privato?"

L'evento in occasione dell'inaugurazione del master universitario in Diritto marittimo, portuale e della logistica

Il prossimo 1° febbraio dalle ore 15 alle 19, presso la Sala Cavalcoli della Camera di Commercio di Ravenna, in occasione dell'inaugurazione del master universitario in Diritto marittimo, portuale e della logistica organizzato dal Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna - Campus di Ravenna, si terrà una tavola rotonda sul tema "Porti: pubblico o privato?"

Programma

Saluti istituzionali:
 Michele De Pascale - Sindaco di Ravenna
 Natalino Gigante - Presidente della C.C.I.A.A. di Ravenna
 Pietro Ruberto - Direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e Comandante della Capitaneria di Porto di Ravenna
 Michele Caianiello - Direttore del Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna
 Lanfranco Gualtieri - Presidente della Fondazione Flaminia

Presentazione del Master:
 Greta Tellarini - Direttore del Master in Diritto marittimo, portuale e della logistica
 Daniele Rossi - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale

**TAVOLA ROTONDA
 PORTI: PUBBLICO O PRIVATO?**

Modera
 Angelo Scorza - Direttore responsabile Ship2Shore

Partecipano
 Antonino De Simone - Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina
 Massimo Deiana - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna
 Rodolfo Giampieri - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale
 Pasqualino Monti - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale
 Pino Musolino - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale
 Sergio Prete - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio
 Carla Roncallo - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale
 Daniele Rossi - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale
 Paolo Signorini - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale
 Pietro Spirito - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Conclude
 Stefano Zunarelli - Ordinario di diritto della navigazione Università di Bologna

Il porto e il bisogno di certezze

Incontro al Propeller Club per fare il punto sullo scalo labronico

UNA SERATA tutta particolare, quella del Propeller Club nella consueta sala del Forte della Bocca. E non solo perché la presidente Maria Gloria Giani Pollastrini ha messo insieme un panel di primo piano sui temi della nautica della Toscana e delle sue ricadute economiche e sociali. Ma, specialmente, perché in tempi di assolute incertezze su quasi tutte le scelte strategiche delle infrastrutture marittime, chiamare all'appello sia le istituzioni sia i 'fruttor' ha consentito almeno di fare il punto.

E COME ha concluso il vescovo monsignor Simone Giusti, che insieme al prefetto Gianfranco Tomao e il consigliere regionale Antonio Mazzeo ha portato il proprio contributo, «se la grande nautica dei maxi-yacht è un forte valore anche sociale per le migliaia di posti di lavoro che crea; la piccola nautica, che qualcuno chiama anche nautica sociale, è un segnale di libertà per i livornesi ed è anche un diritto per godersi la Creazione».

Sculacciata con il sorriso ma nemmeno troppo leggera: bisogna decidersi, bisogna che il pubblico risponda alle richieste da tanto tempo invase, bisogna aiutare chi ama andar per mare anche con la gozzetta a trovare una giusta risposta per la sua passione.

Istanze perfettamente rilanciate anche dalla presidente Giani Pollastrini, che già alla nautica aveva dedicato altri incontri e che ha promesso di replicare. Per la cronaca, la riunione ha dato il benvenuto anche a due nuovi soci: l'ingegner Marco Mignogna, direttore del terminal Tdt e il nuovo capo degli ormeggiatori del porto, Paolo Podestà. In apertura è stato commemorato con affetto l'avvocato Pierluigi Boroni, vecchio socio recentemente scomparso.

Il panel degli esperti: oltre ai già citati monsignor Giusti e dottor Tomao, sono intervenuti per la direzione Ucina Stefano Isnardi Pagano, per Nautica Italiana Lorenzo Pollicardo, per Navigo Pietro Angelini, per la Camera di Commercio Riccardo Breda, per cala de' Medici Matteo Italo Ratti, per l'**Autorità portuale** Andrea Del Corona, per il distretto nautico della Toscana Vincenzo Poerio.

La sintesi: la Toscana è tra le regioni che più ha sofferto la grande crisi della nautica minore, ma in compenso ha preso la testa dell'export a livello mondiale con centri di produzione altamente qualificati come in particolare Livorno e Viareggio. Sono valori di prestigio, ma anche di ricadute economiche importanti, che producono posti di lavoro e ricchezza. Per le associazioni di categoria - Ucina e Nautica Italiana - è sulla nautica minore che bisogna concentrare gli sforzi per una ripresa che ancora balbetta. Dando strutture di supporti, facilitando la fruizione delle barchette, rispondendo al 'grido di dolore' di chi, anche dall'interno della regione, vorrebbe il gommone o il gozzetto ma non sa dove metterlo. C'è un popolo silenzioso ma numeroso che aspetta risposte, ha riconosciuto Antonio Mazzeo. Ma risposte non solo a parole.

Antonio Fulvi.



I RETROSCENA I PROGETTI PER IL RILANCIO DELLO SCALO

Troppe questioni senza risposte A partire da medico e Bellana

TUTTO quello che avremmo voluto sentire sulla nautica livornese, e che si è stato solo in parte riferito nella pur approfondita serata al Propeller. Perché non possiamo registrare impegni e progetti concreti? Non per cattiva volontà degli intervenuti: ma perché ancora oggi, dopo anni ed anni di discussioni, su strutture ricettive e sviluppi di servizi navighiamo ancora a vista.

Chi va per mare sa che vuol dire.

CHE LA GRANDE e grandissima nautica sia un importante valore aggiunto è da tempo riconosciuto. E per Livorno il cantiere Benetti è una ricchezza con enormi ricadute. Come ha detto un tempo il suo presidente Paolo Vitelli con indubbia ironia: «Noi prendiamo i soldi ai ricchi per far lavorare i poveri». In veste di Robin Hood si fa fatica a vederlo, ma la sostanza è vera. Il cantiere sta anche attraversando un momento storico: si appresta a varare il suo secondo Giga-yacht da oltre 100 metri, la nave da diporto più grande, più imponente, più fascinosa mai prodotta in Italia. Poi arriverà il terzo giga, mentre il primo è già in darsena con centinaia di specialisti a bordo per gli allestimenti. Ricchezza.

Poi però ci sono i però. Che si chiamano "marina" del Mediceo e approdo della Bellana. Sul primo, l'altra sera è stato detto poco o niente: perché c'è una rivisitazione del progetto iniziale, che è stato bocciato dal Comune anche se adesso sembra avviata la strada della collaborazione. Postilla: dal mediceo dovranno andarsene le barche, ma quando e dove se ne discute. Sul secondo "però", l'architetto Andrea Del Corona, che ha parlato a nome dell'**Autorità portuale**, ha proiettato alcune slides di come potrebbe venire la Bellana. Potrebbe venire e non come verrà: perché anche su questo progetto - che ha visto succedersi nei decenni decine e decine di proposte, partite da un iniziale piano del compianto architetto Walter Martigli negli anni 70!

- permangono ancora perplessità tecniche, competenze incrociate e sovrapposte, e persino qualche residuo di crociata populista. Bene il Propeller a parlarne. Avanti tutta.

A.F.



Bei, un piano per gli investimenti in Italia «Siamo pronti a lavorare con il governo»

LA STRATEGIA MILANO «Siamo pronti ad affiancare il governo, se ce lo chiederà, nella costituzione di una cabina di regia per le infrastrutture e gli investimenti». Alcuni incontri ci sono già stati, annuncia Dario Scannapieco, vicepresidente Bei e presidente del Fondo europeo per gli investimenti, precisando che la banca «ha offerto disponibilità» e aspetta «un riscontro» dall'esecutivo. «In base alle indicazioni che abbiamo, sappiamo che il focus sarà sugli investimenti», anticipa il manager. Secondo Scannapieco ciò che manca in Italia «non sono i fondi, ma i progetti fatti bene. Gli investimenti sono ancora troppo bassi rispetto al resto dell'Europa e la situazione di underinvestment può pesare sulla competitività nel lungo termine». Per questo «è prioritario rafforzare la pubblica amministrazione e migliorare la programmazione degli investimenti». Tra 2008 e il 2018 la Bei - istituzione dell'Unione europea che eroga prestiti per investimenti in linea con gli obiettivi della Ue - ha erogato nel nostro Paese finanziamenti per 108 miliardi di euro, sostenendo investimenti per 300 miliardi di euro. Nel decennio hanno beneficiato dei fondi 289 mila imprese e sono stati creati o mantenuti 6,7 milioni di posti di lavoro.

L'anno scorso l'Italia è stata tra i primi due beneficiari della finanza Bei, insieme alla Spagna: sono state 91 le operazioni per 8,5 miliardi di nuova finanza (7,4 miliardi di prestiti Bei e 1,1 miliardi di garanzie ed equity Fei), pari allo 0,5% del Pil e con un valore complessivo degli investimenti sostenuti di 27,1 miliardi, pari all'1,6% del Pil. Inoltre, nell'ambito del piano Juncker, a fine 2018 sono state approvate operazioni per 9,6 miliardi con 55,7 miliardi di investimenti sostenuti. Per la Bei il 2018 «è stato un anno di cambiamento - afferma Scannapieco - sono aumentati i progetti finanziati, con investimenti più mirati e maggiore assunzione di rischio. È stato un anno di transizione e cambiamento con sullo sfondo lo scenario della Brexit».

E in caso di hard Brexit non ci sarà «nessun impatto» sui bond tripla A della banca: «La nuova finanza del gruppo è diminuita nel 2018 rispetto all'anno precedente (da 12,3 miliardi tra prestiti e garanzie nel 2017 a 8,5 miliardi), ma il calo è tecnico e temporaneo. I governi stanno studiando il rimpiazzo di capitali, siamo in una fase di transizione». Nella quale la nuova Bei «è sempre più attenta all'impatto degli investimenti, non siamo più solo prestatori ma partner, condividiamo i rischi e forniamo servizi di advisory», sottolinea il manager.

Tra i progetti finanziati in Italia nel 2018, l'espansione dell'aeroporto di Venezia (150 milioni, nell'ambito del piano Juncker), l'ampliamento del **porto** di Civitavecchia e la creazione di un nuovo **porto** commerciale a Fiumicino (195 milioni), un miliardo di euro al Mef per la ricostruzione dopo il terremoto in Lazio, Umbria e Marche.

C. Gu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cabina di regia per la Zes Campania

Definirà le strategie di competenza regionale e il coordinamento con il Comitato di indirizzo

Giulia Sarti

NAPOLI Con l'incontro nella sala De Sanctis di palazzo Santa Lucia, il presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca ha insediato la Cabina di regia regionale per la Zes Campania. Al tavolo, oltre al presidente della Campania, quello della Giunta, l'assessore alle Attività produttive, all'Urbanistica, i rappresentanti di Confindustria Campania, delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori, di Unioncamere, Anci, dei Consorzi Asi, dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, degli aeroporti ed interporti, nonché esperti del mondo accademico scientifico e qualificati stakeholders. Le aree che costituiscono la Zona economica speciale, individuate dal Piano di sviluppo strategico regionale, approvato dopo un lavoro di elaborazione e di confronto con tutte le parti sociali, sono zone che, pur non risultando adiacenti territorialmente, presentano un nesso economico funzionale. Si tratta dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e le relative aree retroportuali; gli aeroporti di Napoli e di Salerno e gli interporti Sud Europa di Marcanise-Maddaloni e Campano di Nola. A questi si aggiungono gli agglomerati industriali di Acerra, Arzano-Casoria-Frattamaggiore, Caivano, Torre Annunziata-Castellammare, Marigliano-Nola, Pomigliano, Salerno, Fisciano-Mercato San Severino, Battipaglia, Aversa Nord, Ponte Valentino, Valle Ufita, Pianodardine e Calaggio e le aree industriali e logistiche di Napoli Est, Bagnoli, Nocera, Sarno, Castel San Giorgio e Contrada Olivola. La Campania, prima regione italiana a concludere l'iter per la Zona economica speciale ha posto come finalità quella di sostituire una politica dell'offerta, caratterizzata da interventi a pioggia, con una politica basata sui fattori di sviluppo e caratterizzata dall'uso integrato di diversi strumenti sia nazionali che regionali. Indispensabile in questo contesto il ruolo della Cabina di regia per definire le strategie di competenza regionale ed il coordinamento con le attività del Comitato di indirizzo. Essa rappresenta il luogo di confronto politico operativo tra i vari livelli di governance della Zes cui compete sia la verifica di attuazione che l'individuazione di eventuali correttivi da apportare. Il presidente De Luca ha sottolineato come l'amministrazione regionale intenda mantenere gli impegni presi per la realizzazione della Zes Campania anche se siamo di fronte a due incognite rilevanti: la prima riguarda l'entità dei fondi messi a disposizione dal Governo per gli incentivi, la seconda è quella relativa alla palude burocratica in quanto non sono ancora chiare le modalità e i termini della semplificazione amministrativa previsti dal Decreto non ancora emanato dal Governo.

The screenshot shows the website of 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a header with the logo 'm sc' and 'AGENZIA MARIITIMA ALDO SPADONI SRL'. Below it, the main navigation bar includes 'Messaggero Marittimo.it', 'Login', and 'Registrati'. A secondary navigation bar lists 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main article title is 'Cabina di regia per la Zes Campania' with a sub-headline 'Definirà le strategie di competenza regionale e il coordinamento con il Comitato di indirizzo'. The article is dated 'Pubblicato: 20 ore fa il giorno 29 Gennaio 2019' and is by 'Giulia Sarti'. There's a large image of a port area. To the right of the article, there's a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the article, there's a section 'ARGOMENTI CORRELATI' with links like 'PILARINA DI REGIA', 'COMITATO DI INDIRIZZO', and 'PROMOTORE DE LUCA - ZES CAMPANIA'. At the bottom, there's a 'DA NON PERDERE' section with 'Primi extradite' and a 'PROSSIMI ARTICOLI' section with 'Trincee: prima scorta'.

Il Nautilus

Taranto

ADSP del Mare Ionio, approvazione Bilancio di Previsione 2019

Si comunica che in data 23.01.2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, acquisito il parere favorevole del Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha comunicato all'ADSP del Mare Ionio Porto di Taranto, l'approvazione del Bilancio di Previsione 2019 precedentemente approvato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 09/2018. Per la redazione del Bilancio di Previsione 2019 si è fatto riferimento al programma biennale degli acquisti di beni e servizi 2019-2020, al programma triennale dei lavori 2019-2021 e all'elenco annuale dei lavori 2019, adottati con Delibera del Presidente dell'AdSP n. 114/18 del 23.10.2018. Il Ministero prende atto, con la stessa nota, che le previsioni formulate nel Bilancio 2019 sono rispettose delle vigenti norme di contenimento della spesa pubblica. Il documento contabile, è consultabile sul sito web dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio nella sezione Amministrazione Trasparente al seguente link Bilancio di Previsione 2019.



Zes, ok allo stop all' Iva ma per il Sud il gap resta

Dal Senato via libera all' emendamento per le semplificazioni Procedure estese anche alle ZIs del Nord: vantaggio quasi annullato

ORONZO MARTUCCI

C'è il via libera del Senato all' emendamento presentato dal capogruppo del M5S, Stefano Patuanelli, collegato al decreto semplificazioni che dovrà essere convertito in legge dal Parlamento entro il 12 febbraio, per snellire le procedure di avvio delle nuove iniziative imprenditoriali nelle Zone economiche speciali istituite nei porti del Sud. La procedura di snellimento amministrativo sarà operativa anche nelle Zone logistiche semplificate delle aree portuali e retroportuali degli scali del Nord e centro Italia.

Di fatto il percorso di semplificazione ha in parte annullato il vantaggio competitivo che con la nascita delle Zes, prevista dal decreto Mezzogiorno convertito in legge ad agosto 2017, era stato accordato ai porti del Mezzogiorno. Per le Zone economiche speciali con l' approvazione del decreto semplificazioni l' unico vantaggio rispetto alle ZIs riguarderà il credito di imposta, che nella legge del 2017 prevedeva una dotazione finanziaria di 1,2 miliardi di euro. L' emendamento approvato dal Senato, quando diventerà legge, permetterà di ridurre alla metà i tempi attualmente previsti per ottenere le autorizzazioni amministrative che riguardano più uffici. Con la riscrittura dell' emendamento sono stati invece ridotti di un terzo i tempi in materia di Via (Valutazione d' impatto ambientale), Vas (Valutazione ambientale strategica) Aia (Autorizzazione integrata ambientale) e Aua (Autorizzazione unica ambientale) autorizzazione paesaggistica, edilizia e di concessioni demaniali portuali. Il nuovo emendamento prevede anche la nascita di zone doganali intercluse nelle Zes e nelle ZIs ai sensi del Codice doganale europeo. In tali aree si potrà operare, per le merci importate e da esportare, in regime di sospensione dell' Iva. Di fatto sulle merci in entrata e in uscita dalle zone doganali intercluse non verrà applicata l' Iva sino a quando i materiali rimarranno nel recinto doganale. Le Zone economiche speciali previste dal decreto Mezzogiorno sono 8, due delle quali di livello interregionale ma con un ruolo primario della Puglia.

La prima, già istituita con la presentazione di un Piano di sviluppo strategico al governo riguarda la zona jonica collegata al porto di Taranto, all' aeroporto di Grottaglie e alla Basilicata. Nel Piano strategico, che Puglia e Basilicata hanno presentato da più di 4 mesi, è prevista anche l' istituzione della zona doganale interclusa. Ma dal governo nazionali sono state sottolineate alcune incongruenze sia sul piano delle procedure che sul piano fiscale e tributario, posto che la Regione e i Comuni possono intervenire sulle imposte locali per rafforzare il vantaggio competitivo rispetto ad altre Zes.

Del ruolo della Zes jonica oggi il presidente dell' **Autorità portuale** di Taranto discuterà sul ruolo della Regione Basilicata nel Mezzogiorno a Matera nell' ambito del Forum Think Tank Basilicata organizzato da The European House Ambrosetti. Il titolo della relazione di Prete: Basilicata e Puglia: quali sinergie possibili sfruttando l' asset della portualità? Tra i relatori è certa la partecipazione di Mateusz Rykala, vice presidente della Zes di Katowice, in Polonia, dove le zone economiche sono attive da 25 anni con ottimi risultati. È previsto il contributo di due altri pugliesi: Giuseppe Acierno, presidente del Dta (Distretto tecnologico aerospaziale) pugliese, che parteciperà a una tavola rotonda per affrontare il tema Innovazione, tecnologia e alta formazione: gap e sfide per il Mezzogiorno e la Basilicata; Michele Elia, amministratore delegato di Tap ed ex amministratore delle Ferrovie dello Stato, chiamato a discutere del nuovo patto per la crescita tra grandi imprese e territorio. Tra pochi giorni dovrebbe svolgersi il confronto tra il ministro per il Sud, Barbara Lezzi, che coordina le attività autorizzative delle Zes, e la delegazione di Puglia e Basilicata per superare le difficoltà emerse sinora.

La seconda Zes interregionale pugliese riguarda i porti dell' **Autorità portuale** di sistema dell' Adriatico meridionale, le



aree retroportuali e produttive che si sviluppano lungo la fascia pugliese da Foggia sino a sud di Lecce e la Regione Molise, che punterà sul porto di Termoli per sviluppare le aree Zes collegate. A causa dei ritardi con cui il Molise ha deciso il suo piano strategico di sviluppo, il Piano della Zes adriatica non è stato ancora inviato al ministero. Il presidente dell' **Autorità portuale** dell' Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, al quale spetterà il compito di coordinatore del Comitato di indirizzo della Zes adriatica (il vero organo di governo) da mesi sta cercando di convincere i Comuni che rientrano nel perimetro della Zes ad approvare un kit localizzativo che preveda chiaramente sia i passaggi autorizzativi che la fiscalità locale di vantaggio riconducibile ai Comuni. Nei giorni scorsi ha incontrato il sindaco di Bitonto, Michele Abbaticchio per cominciare a discutere di kit. «Spero che altri amministratori compiano i passi necessari a tagliare i tempi di avvio dei nuovi investimenti, in attesa che il decreto semplificazione venga approvato dal Parlamento», ha detto Patroni Griffi. Puglia e Molise dovrebbero presentare al governo il Piano strategico di sviluppo nei primi 15 giorni del prossimo mese di febbraio. Con la speranza che il governo nazionale possa emettere il decreto istitutivo delle Zes prima dell' estate e che il quadro operativo sia chiaro e capace di attrarre nuovi investitori.

LA CAPITANERIA DI PORTO DI MANFREDONIA SEQUESTRA IL PORTO DI MATTINATELLA

Manfredonia, 29.01.2019 Nella giornata odierna, a seguito di complesse indagini condotte con il coordinamento dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Foggia gli uomini della Capitaneria di porto di Manfredonia, coadiuvati dal personale della Guardia Costiera del Nucleo Operativo di Polizia Ambientale (NOPA) della Direzione Marittima di Bari, hanno posto sotto sequestro preventivo l'approdo di Mattinatella nel Comune di Mattinata (FG). I militari in azione hanno apposto i sigilli a tutta la struttura portuale, per un totale di 26.000 mq. di demanio marittimo e specchio acqueo, e a 13 natanti da diporto, non riconducibili a persone note e sulle quali è in corso attività investigativa per identificarne la proprietà. L'area in concessione esclusivamente per le finalità connesse alla gestione di un impianto di acquacoltura sito nel prospiciente mare territoriale, era utilizzata in realtà anche come approdo per unità da diporto, in violazione degli artt. 1161 e 24, rispettivamente del Codice della Navigazione e del relativo Regolamento di attuazione. Nell'area sottoposta a sequestro è stato accertato altresì l'abusivo mantenimento all'interno del porto di 5 gabbie di contenimento del prodotto ittico, l'abbandono di rifiuti derivanti dall'attività di acquacoltura e lo scarico abusivo in mare di acque industriali in violazione degli artt. 192, 256 e 137 del Testo Unico Ambientale. Sulle acque dello scarico è stato effettuato un campionamento finalizzato ad accertare l'eventuale presenza di agenti inquinanti e dannosi per l'ecosistema marino. Per tale condotta il legale rappresentante della società concessionaria del porto è stato deferito alla competente Autorità Giudiziaria. Gli uomini della Guardia Costiera proseguiranno l'attività di vigilanza sul demanio marittimo e sugli approdi di tutto il Compartimento Marittimo al fine di assicurare il rigoroso rispetto delle norme demaniali e ambientali, nonché il necessario ripristino della legalità.



Falcone: «Si dovrebbero vergognare»

PALERMO «I parlamentari del Movimento 5 stelle dovrebbero vergognarsi e pensare alle responsabilità del governo nazionale nell'ostacolare il rilancio delle autostrade e delle opere pubbliche in Sicilia. È infatti il Ministero delle infrastrutture che sta bloccando da tre mesi ben cinque progetti del Consorzio per le autostrade siciliane: la pavimentazione da 24 milioni di euro dell' A18, la pavimentazione dell' A20 da 22 milioni, i bypass da 6 milioni di euro, il progetto da 9 milioni per i pannelli a messaggistica variabile e pure la frana di Letojanni, progetto da 20 milioni che ci hanno fatto cambiare per ben cinque volte». L'assessore regionale delle Infrastrutture, Marco Falcone, replica così all'interrogazione presentata da alcuni deputati M5s che chiedono di revocare tutte le concessioni autostradali detenute dal Consorzio autostrade siciliane (Cas).

«I progetti sono bloccati al Provveditorato per le opere pubbliche che da mesi si trova decapitato - ricorda Falcone - in attesa che il ministro nomini il successore del presidente Donato Carlea. È proprio di questo pomeriggio (ieri ndr) una mia telefonata di fuoco al capo di gabinetto di Toninelli, Gino Scaccia, per denunciare l'imbarazzante stallo determinato dal governo nazionale, uno stallo che blocca non solo il Cas, ma anche l'**Autorità portuale** di Catania, infrastrutture come la Cittadella giudiziaria etnea e decine di altre opere giacenti nella sede di piazza Verdi a Palermo».

Falcone rimarca il valore dell'inversione di tendenza attuata dal governo Musumeci nella gestione del Cas: «Abbiamo trovato un ente in condizioni scandalose sia in campo finanziario che nella programmazione di manutenzione e opere. In pochi mesi il Cas è riuscito a ritrovare una sua dignità, mandando in gara oltre 30 lavori».



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

autostrade. Dossier dei deputati a Toninelli. L'ira dell'assessore Falcone: «Ostacoli da Roma, vergognatevi»

Il M5S: «Cas, concessione da revocare»

Palermo. «Revocare tutte le concessioni del Consorzio autostrade siciliane». Lo chiedono con una interrogazione al ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, 10 deputati siciliani del M5S. Dal 2000 il Cas è concessionario (e lo sarà fino al 2030) delle autostrade Me-Pa, Ct-Me e Sr-Gela (ancora in costruzione); ma, nell'atto, i parlamentari (prima firmataria la messinese Angela Raffa, poi Vita Martinciglio, Simona Suriano, Eugenio Saitta, Guia Termini, Roberta Alaimo, Filippo Scerra, Filippo Perconti e Rosalba Cimino, firma anche il vicepresidente della commissione Trasporti, Diego De Lorenzis), chiedono al "loro" ministro di «valutare l'opportunità di far decadere le concessioni a un ente che «non consente una efficiente attività gestionale».

Nel lungo elenco la decadenza della concessione, nel 2010, sulla Sr-Gela annullata però dal Cga, nullità - contestano - «solo dovuta a vizi formali e procedurali». Nel dossier si contano, nel 2014, «quasi un migliaio le prescrizioni contestate a cui il Cas non aveva ancora adempiuto». E ancora, «nell'ultima relazione sulle attività 2016 della direzione generale vigilanza concessionarie autostradali: 244 non conformità, di queste ne sono state sanate solo 29». Ai vertici del Cas vengono imputati i mancati adeguamenti chiesti il 19 giugno 2018: sul tavolo un cronoprogramma di 6 mesi per gli adeguamenti richiesti dal Ministero; «tale termine è scaduto - scrivono i 5S - e le autostrade siciliane continuano a vergare in uno stato penoso». Si cita anche un incontro, a Messina il 31 ottobre 2018, presieduto dal prefetto, Maria Carmela Librizzi, presente il presidente della Commissione permanente per le gallerie del Consiglio superiore dei lavori pubblici: è emerso che almeno 30 gallerie su A18 e A20 «presentano una situazione deficitaria rispetto ai requisiti di sicurezza previsti», dovuta «anche a un diffuso stato di carenza nella manutenzione». Un riferimento alle dimissioni in serie (l'ex direttore generale, Leonardo Santoro, «dopo neanche 3 mesi dalla sua nomina», e il presidente del Cda, Alessia Trombino), ma anche a indagini e procedimenti aperti per «presunti sprechi di denaro pubblico, nonché per la mancanza di adeguati sistemi di sicurezza e di manutenzione nei tratti autostradali gestiti».

Infine, i dipendenti. Il M5S contesta al Cas di non aver «neanche provveduto a inquadrare il proprio personale secondo il contratto di lavoro del settore autostradale».

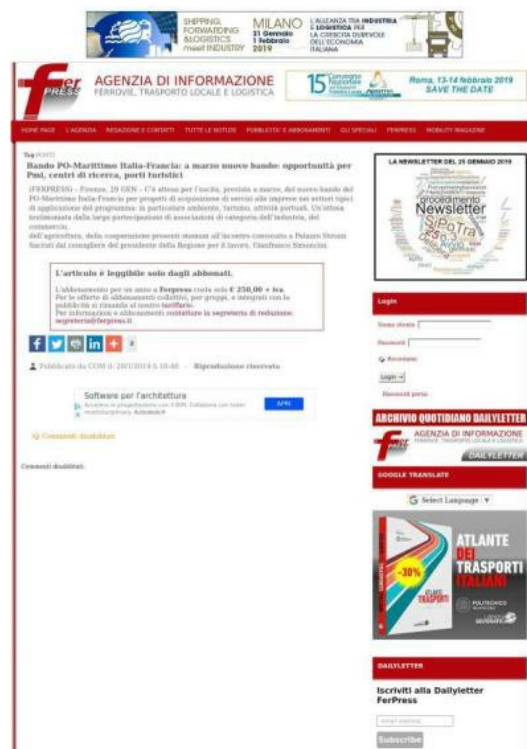
Furiosa la replica di Marco Falcone, assessore regionale delle Infrastrutture, per il quale i deputati m5s «dovrebbero vergognarsi e pensare alle responsabilità del governo nazionale nell'ostacolare il rilancio delle autostrade e delle opere pubbliche in Sicilia». È infatti il Ministero delle infrastrutture che sta bloccando da tre mesi ben cinque progetti del Consorzio per le autostrade siciliane: la pavimentazione da 24 milioni di euro dell'A18, la pavimentazione dell'A20 da 22 milioni, i bypass da 6 milioni di euro, il progetto da 9 milioni per i pannelli a messaggistica variabile e pure la frana di Letojanni, progetto da 20 milioni che ci hanno fatto cambiare per ben cinque volte». «I progetti sono bloccati al Provveditorato per le opere pubbliche che da mesi si trova decapitato - ricorda Falcone - in attesa che il ministro nomini il successore del presidente Donato Carlea. È proprio di questo pomeriggio (ieri per chi legge, ndr) una mia telefonata di fuoco al capo di gabinetto di Toninelli, Gino Scaccia, per denunciare l'imbarazzante stallo determinato dal governo nazionale, uno stallo che blocca non solo il Cas, ma anche l'Autorità portuale di Catania, infrastrutture come la Cittadella giudiziaria etnea e decine di altre opere giacenti nella sede di piazza Verdi a Palermo». L'assessore rimarca il valore dell'inversione di tendenza del governo Musumeci nella gestione del Cas: «Abbiamo trovato un ente in condizioni scandalose sia in campo finanziario che nella programmazione di manutenzione e opere. In pochi mesi il Cas è riuscito a ritrovare una sua dignità, mandando in gara oltre 30 lavori, e avrebbe potuto fare molto di più senza gli ostacoli della burocrazia dello Stato centrale».

g. b.



Bando PO-Marittimo Italia-Francia: a marzo nuovo bando: opportunità per Pmi, centri di ricerca, porti turistici

(FERPRESS) Firenze, 29 GEN C'è attesa per l'uscita, prevista a marzo, del nuovo bando del PO-Marittimo Italia-Francia per progetti di acquisizione di servizi alle imprese nei settori tipici di applicazione del programma: in particolare ambiente, turismo, attività portuali. Un'attesa testimoniata dalla larga partecipazione di associazioni di categoria dell'industria, del commercio, dell'agricoltura, della cooperazione presenti stamani all'incontro convocato a Palazzo Strozzi Sacratì dal consigliere del presidente della Regione per il lavoro, Gianfranco Simoncini. Il tavolo è stato organizzato, ha spiegato Simoncini, per favorire la diffusione di dati e informazioni che consentano di attivare le reti di partenariato, tra i soggetti delle cinque province costiere toscane ma anche delle realtà francesi, che sono richieste per la presentazione dei progetti. Vocazione del PO Marittimo e della sua programmazione, ha sottolineato, è infatti quella di favorire la nascita di filiere transfrontaliere legate alla crescita sostenibile, blu e verde, nei settori marino, marittimo, ambientale. Il bando, che esclude le grandi aziende, si rivolge sia a nuove imprese (la dotazione è di 3,458 milioni di euro) che a imprese già esistenti (sono disponibili 5,780 milioni). Possono beneficiare dei contributi, oltre alle Pmi, anche porti turistici, parchi scientifici, università, centri di ricerca pubblici e privati. L'importo massimo finanziabile per progetto è 600mila euro. Per le nuove imprese i servizi finanziabili potranno riguardare analisi dei rischi di mercato, ricerca di finanziamenti, strategie di marketing e commerciali e altro ancora. Numerosi anche i servizi previsti per le già esistenti, come quelli di supporto all'innovazione di processo e di prodotto, per la tutela della proprietà intellettuale, per la consulenza finanziaria. Una presentazione del bando per tutti i territori italiani e francesi coinvolti nel Programma europeo si terrà ad inizio marzo a Tolone, mentre per giovedì 21 marzo è in calendario un incontro presso la Camera di commercio di Livorno destinato alle imprese e ai soggetti interessati toscani.



La tav, gli studi e il primato dei numeri

Roberto Zucchetti

Se allo stadio il tifoso nega un fallo evidente fischiato contro la sua squadra, gli si deve riconoscere l'attenuante dell'eccitazione e della passione sportiva, attenuante che invece non merita il cronista che rivede alla moviola il gioco. Per questo, ritengo sia necessario contestare alcune affermazioni "da tifoso" contenute nell'articolo di Gianfilippo Cuneo dal titolo "Sulla decisione per la Tav pesa un clima da stadio" pubblicato lo scorso 15 gennaio su queste colonne.

Concordo con Cuneo che lo strumento dell'analisi costi-benefici non sia adatto a dire l'ultima parola su una scelta complessa come quella di realizzare la nuova ferrovia Torino-Lione. Comincio invece a dissentire sulle tre «alternative» prospettate: «Non spendere assolutamente niente, spendere gli stessi soldi in altre opere pubbliche o spenderli in assistenzialismo, come il reddito di cittadinanza». Come chiunque sia minimamente informato sa, non è possibile spendere nulla: abbiamo cantieri attivi in Italia e Francia e abbiamo scavato quasi 30 chilometri di gallerie. Come minimo si deve smontare tutto e mettere in sicurezza: stima 250 milioni di euro. Inoltre, senza entrare nelle diatribe lessicali (penali o indennizzi), è chiaro che Francia e Unione europea vorranno indietro i soldi che hanno speso contando che l'Italia onorasse il trattato internazionale votato dal Parlamento e sottoscritto (oltre 1 miliardo da restituire); inoltre le imprese che stanno lavorando e che hanno impiantato i cantieri, otterranno dal tribunale civile di Lione (competente a decidere sulla questione) risarcimenti a vario titolo che possiamo ipotizzare intorno a 300 milioni. Perderemmo anche 813 milioni di cofinanziamento europeo e dovremmo investire almeno 1,5 miliardi per la messa in sicurezza della linea ferroviaria attuale. Un danno per l'Italia di oltre 3,8 miliardi.

L'alternativa che ridurrebbe il danno, sarebbe quella, evidentemente voluta dal "tifoso", di dismettere la ferrovia e fare andare tutto su strada.

Anche il ragionamento che l'investimento deve «provenire dalle tasse» è fuorviante e cela malamente il desiderio del "tifoso": «Gli italiani voterebbero in massa contro tali spese». Faccio parte di quegli autori che scrivono «favole», applicando modelli di analisi economica utilizzati da quasi un secolo: il bello della «favola» è che se, come in questo caso, il 40% dell'investimento lo paga la Ue il rapporto tra quanto investiamo a debito e quanto otteniamo come rilancio dell'economia è molto più favorevole che in qualunque altro investimento pubblico. Otteniamo quindi il beneficio di sostenere la domanda di lavoro e di beni e servizi, che è proprio quello di cui abbiamo bisogno nel breve periodo, visti gli ultimi, deludenti, dati di crescita.

Tornano poi le "mezze verità" (tutte bugie?) della propaganda No Tav: il **traffico merci** in calo tra Italia e Francia (la ferrovia storica è fuori mercato e non viene più utilizzata se non per trasporti minimi e il **traffico** su strada cresce a dismisura, così come gli utili dei concessionari stradali che si possono permettere di fare la seconda canna del tunnel). Poi c'è una bugia che sta prendendo piede, quella secondo cui lo scopo del tunnel è fare andar i treni **merci** più veloci. Questa favola non è scritta da nessuna parte. In tutta Europa si costruiscono le gallerie di base per fare viaggiare treni lunghi che portano molte **merci**, così che trasportare sulle lunghe distanze costi molto meno e riduca inquinamento, congestione e incidenti (oltre agli incassi dei concessionari autostradali, cosa che sembra preoccupare molto i No Tav/Sì Tir).

Infine, ridicolizzare il contributo che il treno ad alta velocità ha dato agli spostamenti in Italia è da tifoso, ma non da tecnico e neppure da viaggiatore. Oggi da Torino a Roma ci si muove spesso in treno (4 ore e 20 minuti): con la nuova linea da Torino si andrà a Parigi in meno di 4 ore, mentre da Milano serviranno meno di 4 ore e mezza. Il treno renderà le nostre città mete appetibili per il turismo e lo shopping, e ci permetterà di sentirci sempre più europei: anche per questo, la scelta non è tecnica ma politica, nel senso alto e nobile del termine.

Economista dei trasporti del Centre for Research in Geography, Resources, Environment, Energy and Networks



Lloyd's List

Focus

New US maritime regulators appointed

James Baker

THE US shipping regulator is back to near full strength following the swearing in of two new members of the Federal Maritime Commission nominated by President Donald Trump. Daniel Maffei and Louis Sola were sworn in last week and join acting chairman Michael Khouri and Rebecca Dye. Mr Maffei first joined the FMC in July 2016 after being nominated by President Barack Obama and confirmed by the Senate. When his initial term expired last June, he was left with no choice but to quit or put forward an alternative candidate after the White House failed to renominate him immediately. Commissioner Sola, who is serving a first term on the commission, formerly served on the Florida Board of Pilots Commissioners and was previously a shipbroker. He was a consultant to the Inter-American Development Bank during the US handover of the Panama Canal and was an adjunct professor at Florida State University Republic of Panama. The commission's usual five members are traditionally divided along political lines depending on who is in the White House. Mr Maffei is currently the only Democrat on the group. The commission was created in 1961 as an independent agency with the prime objective to regulate common carriers by water and other persons involved in the ocean-borne foreign commerce of the US. Its responsibilities include licensing, antitrust issues in carrier alliances, and providing adjudication and dispute resolution for shipping-related cases.

We use cookies to improve your website experience. To learn about our use of cookies and how you can manage your cookie settings, please see our [Cookie Policy](#). By continuing to use the website, you consent to our use of cookies.

informa

Lloyd's List
News & Intelligence

Search the site

MY VIEW START TRIAL Register Sign In

EMAIL PRINT BOOKMARK SHARE

TAGS: North America United States Containers

New US maritime regulators appointed

The Federal Maritime Commission has been running with just two commissioners since last June. The appointment of two new members brings it almost back to full strength

29 Jan 2019
NEWS

by James Baker
@jamesbakerCI james.baker@informa.com

Former commissioner Daniel Maffei and new recruit Louis Sola join US shipping regulator

Already Registered?
Sign in to continue reading.
If content does not display, please refresh your browser.

Not a subscriber?
Find out about tailored subscription packages:
T: +44 (0) 20 3377 3792
E: subscription.enquiry@lloydslist.com

New to Lloyd's List?
Start a free trial today »

