



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 05 febbraio 2019

Prime Pagine

05/02/2019	Corriere della Sera	6
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Il Fatto Quotidiano	7
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Il Foglio	8
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Il Giornale	9
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Il Giorno	10
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Il Manifesto	11
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Il Mattino	12
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Il Messaggero	13
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Il Resto del Carlino	14
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Il Secolo XIX	15
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Il Sole 24 Ore	16
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Il Tempo	17
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	Italia Oggi	18
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	La Nazione	19
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	La Repubblica	20
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	La Stampa	21
Prima pagina del 05/02/2019		
05/02/2019	MF	22
Prima pagina del 05/02/2019		

Primo Piano

05/02/2019	Il Piccolo Pagina 16	
D' Agostino: la tassa Ue sui porti un vantaggio per gli scali del Nord		23
04/02/2019	Informazioni Marittime	
Uno statuto speciale per i porti italiani		24
04/02/2019	Informazioni Marittime	
Ha senso discutere della privatizzazione dei porti?		25
04/02/2019	Messaggero Marittimo	
Porti pubblici o privati? La risposta dei presidenti AdSp		27
		<i>Giulia Sarti</i>

Trieste

04/02/2019	Ferpress	
Porto di Trieste: sopralluogo di Rixi e Geraci al cantiere della Piattaforma logistica		28

05/02/2019	Il Giornale Di Vicenza Pagina 10		29
<hr/>			
04/02/2019	Il Nautilus		30
<hr/>			
04/02/2019	Informazioni Marittime		31
<hr/>			
04/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	32

Venezia

05/02/2019	Corriere del Veneto Pagina 7	<i>Giacomo Costa</i>	33
<hr/>			
04/02/2019	Ferpress		35
<hr/>			
04/02/2019	Il Nautilus	<i>Scritto da Redazione</i>	36
<hr/>			
04/02/2019	inforMARE		37
<hr/>			
04/02/2019	Informazioni Marittime		38
<hr/>			
05/02/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19		39
<hr/>			
05/02/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 14	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	40
<hr/>			
04/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	42
<hr/>			
04/02/2019	Portoravennanews		43

Genova, Voltri

05/02/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 28		44
<hr/>			
05/02/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7	<i>MASSIMO MINELLA</i>	45
<hr/>			
04/02/2019	The Medi Telegraph	<i>Emanuele Rossi</i>	46

La Spezia

04/02/2019	Ansa		48
<hr/>			
05/02/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 13		49

Ravenna

04/02/2019	Corriere Marittimo		50
<hr/>			
05/02/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 44		51
<hr/>			
04/02/2019	Informazioni Marittime		52

Livorno



04/02/2019	Ansa	Porti: Livorno, il nuovo sistema velocizza il traffico ferroviario	53
04/02/2019	Corriere Marittimo	Livorno, Terminal Darsena Toscana: Treni più veloci in entrata e uscita	54
04/02/2019	Informatore Navale	Nuova procedura per la gestione del traffico ferroviario	55
04/02/2019	Informazioni Marittime	Livorno, controlli in remoto nel varco ferrovia	56
04/02/2019	Messaggero Marittimo	Livorno: nuova procedura per il traffico ferroviario	57

Massimo Belli

Ancona

05/02/2019	Corriere Adriatico Pagina 37	«La 76 sarà il canale di Suez del centro Italia»	58
------------	-------------------------------------	--	----

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

05/02/2019	Il Messaggero (ed. Ostia) Pagina 35	Raccolta fondi per far rinascere l' antica nave romana	59
04/02/2019	Informazioni Marittime	Ai porti del Lazio 8,2 milioni dal gettito Iva	60

Bari

04/02/2019	Primo Magazine	La banchina 13/14 del porto di Bari intitolata a Tatarella	61
------------	-----------------------	--	----

maurizio de cesare

Brindisi

05/02/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 12	«Un patto per lo sviluppo» Gli imprenditori rilanciano	62
------------	--	--	----

CARMEN VESCO

Taranto

05/02/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 28	Il porto tra Ylport e Set «Troppi giudizi ingenerosi»	63
------------	--	---	----

Olbia Golfo Aranci

05/02/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 17	Uno stage in Capitaneria per gli studenti del liceo linguistico	65
------------	--	---	----

Messina, Milazzo, Tremestieri

05/02/2019	Gazzetta del Sud Pagina 31	Piano regolatore del porto Aspettando la "Valutazione" Il "Museo diffuso", un' idea che non decolla	66
------------	-----------------------------------	---	----

Augusta

05/02/2019	Giornale di Sicilia (ed. Messina-Catania) Pagina 17	Augusta, apertura al deposito di gas	67
------------	--	--------------------------------------	----

Palermo, Termini Imerese

04/02/2019	Ansa	Porti: accordo tra Autorità-Fincantieri	68
------------	-------------	---	----

04/02/2019	Ansa			69
Porti: accordo tra l' Autorità della Sicilia occidentale e Fincantieri				
04/02/2019	Ferpress			70
Porto di Palermo con Fincantieri ora guarda al polo cantieristico mediterraneo				
05/02/2019	Giornale di Sicilia	Pagina 26		71
Autorità portuale, patto con Fincantieri per il nuovo bacino				
05/02/2019	Il Piccolo	Pagina 16		73
Fincantieri, a Palermo polo della cantieristica				
05/02/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 7	<i>R.d.F.</i>	74
Palermo, intesa tra porto e Fincantieri				
04/02/2019	inforMARE			75
AdSP della Sicilia Occidentale per il potenziamento del polo della cantieristica navale di Palermo				
04/02/2019	Informatore Navale			76
PALERMO CON FINCANTIERI ORA GUARDA AL POLO CANTIERISTICO MEDITERRANEO				
05/02/2019	La Sicilia	Pagina 7		78
Accordo AdSp e Fincantieri per rilanciare lo stabilimento				
05/02/2019	Libero	Pagina 20		79
FINCANTIERI RILANCIA PALERMO				
04/02/2019	Messaggero Marittimo		<i>Giulia Sarti</i>	80
Intesa tra Fincantieri e AdSp mar di Sicilia occidentale				
05/02/2019	MF	Pagina 1	<i>ANTONIO GIORDANO</i>	81
Una luce sul cantiere				
05/02/2019	Quotidiano di Sicilia	Pagina 17		83
Palermo con Fincantieri guarda al polo Mediterraneo				
04/02/2019	TeleBorsa			84
Fincantieri rilancia Palermo. Obiettivo: affermarsi come polo cantieristico Mediterraneo				

Trapani

05/02/2019	Giornale di Sicilia (ed. Trapani)	Pagina 17		85
Egadi, sequestrati in riserva 300 ricci				

Focus

05/02/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 30	<i>Micaela Cappellini</i>	86
Fanno rotta a Est i nuovi hub dei commerci via mare				
04/02/2019	Informazioni Marittime			88
Guardia costiera ispezionerà la metà delle navi passeggeri italiane				

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 59-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

Malattia genetica
Il ragazzo già vecchio operato al cuore «Mi sono giocato tutto»
di **Margherita De Bac**
a pagina 17



Sanremo al via
Baglioni: il mio Festival non sarà politico
di **R.Franco, Laffranchi e Veneziani**
alle pagine 30 e 31



Modenantiquaria
XXXIII MOSTRA DI ANTIQUARIATO
MODENA FIERE
9-17 FEBBRAIO 2019
WWW.MODENANTIQUARIA.IT



Il caso Marco Ponti
I PASTICCI TRA COSTI E BENEFICI
di **Marco Imarisio**
e **Gian Antonio Stella**

«**D**edico questo video a quelli bravi a fare i conti. A chi ha detto che la Brebemi stava in piedi», ridacchiava venerdì il sottosegretario pentastellato Stefano Buffagni in un video in cui percorreva solo soletto la A35 lungo sei corsie semivuote: «Non fidatevi delle parole di un politico. Fidatevi dei dati. Fidatevi della realtà. La realtà è questa: il deserto».

Aaah! Contrordine, grillini: non separate sulla Brescia-Milano. Quelli «bravi a fare i conti» presi per i fondelli oggi come inaffidabili sono infatti gli stessi schierati da anni contro la Torino-Lione. A partire dal presidente della commissione sulla Tav nominato dal governo giallo-verde, Marco Ponti. Che mesi dopo l'ennesimo attacco dell'allora «cittadino deputato» Danilo Toninelli contro l'autostrada poco frequentata («una cattedrale di cemento sulla terra lombarda. Dannosa perché impattante in maniera devastante») scriveva a fine 2015 su *lavoce.info* un articolo di lode davvero inusuale per un cattedratico. Titolo: «Lo straordinario risultato della Brebemi». Ma come: lui? Lui. E questa discrepanza tra i giudizi suoi e le sentenze dei bellicosi guardiani dell'ortodossia No-Tav può aiutare a capire il pantano in cui si dibatte oggi il progetto della tanto dibattuta linea ad alta velocità Torino-Lione. Con la rottura, almeno a parole insanabile, all'interno dello stesso esecutivo populista.

continua a pagina 20

Grandi opere Salvini al M5S: accordo possibile, basta insulti. Di Maio: il dossier lo convincerà

La Ue: a rischio i fondi Tav

«Potremmo chiedere indietro i soldi». Toninelli: ma il governo è sovrano

GIANNELLI
L'EUROPA CHIEDE LA RESTITUZIONE DEL CONTRIBUTO



ALTA VELOCITÀ

L'Europa interviene sulla questione Tav. E avverte l'Italia: a rischio i fondi per l'opera. «In caso di ritardi prolungati, non possiamo escludere di dover chiedere all'Italia di restituire i contributi già versati per la Torino-Lione». Replica il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli: «Il governo è sovrano». Segnali più distesi nella maggioranza. «Accordo possibile — apre il vicepremier Matteo Salvini — ma basta insulti». L'altro vicepremier Luigi Di Maio è fiducioso: «Ma i deputati Cinque Stelle sono pronti alla battaglia in Aula se il leghista Salvini dovesse forzare la mano sull'Alta velocità».

da pagina 2 a pagina 9

APRE IL SITO WEB, DOMANDE DAL 6 MARZO



La Carta di cittadinanza diventa uno spettacolo

di **Francesco Verderami**
Reddito di cittadinanza, apre il sito web: domande a partire dal 6 marzo. a pagina 7

MILANO L'INCHIESTA

Quei furti (non puniti) nel metrò

di **Gianni Santucci**
Si avventano per lo più su turisti arabi, asiatici o russi, quelli che girano con migliaia di euro nei portafogli. Le borseggiatrici seriali sono gruppi di ragazze che evitano il carcere grazie alle gravidanze. Operano nel «triangolo nero» delle fermate del metrò «Duomo», «Lanza», «Centrale». Ma anche in altre città italiane. Vengono prese e subito rilasciate. Alla base c'è l'articolo 46 del codice penale, che sospende le pene per le donne incinte o madri di figli fino a un anno. Ma esistono decine di ragazze rom (con i loro sfruttatori) che usano questa scappatoia concessa dalla legge.

a pagina 16

Il viaggio Francesco negli Emirati Arabi: documento sulla fratellanza



Papa Francesco (82 anni) è accolto dal sovrano di Dubai, lo sceicco Mohammed bin Rashid Al-Maktoum (69 anni), nel palazzo presidenziale di Abu Dhabi

Il Papa, lo sceicco e l'imam «Mai la fede sia violenza»

di **Gian Guido Vecchi**

Bisogna vigilare perché la religione non venga strumentalizzata e rischi, ammettendo violenza e terrorismo, di negare se stessa. L'appello comune di Papa, sceicco e imam durante la «Conferenza globale sulla fratellanza umana», negli Emirati arabi.

con un commento di **Andrea Riccardi**
a pagina 12

VENEZUELA LE SCELTE DEI PAESI EUROPEI

In 19 con Guaidó senza l'Italia Monito del Colle

di **Marco Galluzzo** e **Stefano Montefiori**

Diciannove Paesi dell'Unione europea riconoscono Juan Guaidó, come presidente del Venezuela. Ma non c'è l'Italia. Interviene il presidente Sergio Mattarella: è in gioco la democrazia. Basta incertezze.

alle pagine 10 e 11
con un commento di **Marzio Breda**

LO SCENARIO

Come arrivare presto a elezioni davvero libere

di **Franco Venturini**

Il Venezuela è uno scandalo da molto tempo, e per molto tempo la comunità internazionale gli ha prestato pochissima attenzione. Eppure Nicolás Maduro, successore nel 2013 del «bolivariano» Hugo Chávez, era stato eletto soltanto in ossequio al leader defunto.

continua a pagina 11

Cristina Cattaneo
Naufraghi senza volto
«Un pamphlet necessario»
Raffaello Cortina Editore



IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**
Imparare da un bambino

Non può esistere ferita più profonda di quella procurata da una madre che dice al figlio di otto anni: vattene, non ti voglio più. A otto anni sei già in grado di capire, di sentirti in colpa per colpe che non hai. Forse riesci persino a intuire che qualunque altra sassata ti colpirà in futuro — un'amizizia tradita, un amore non ricambiato — non sarà paragonabile a quella. Nella speciale classifica dei traumi da divano dello psicanalista, nulla può competere con il sentirti rifiutato da chi ti ha messo al mondo. Assaggiato e sputato, dal momento che lei, essendosi rifiutata una vita, ti considera un cascame imbarazzante e cestinato del suo passato. Credo sia stata questa irrimediabilità del danno ad averci tanto commossi

nella storia estrema del piccolo rom trovato dai vigili di Carmagnola mentre vagava ai bordi di una strada provinciale con l'esile armatura di un maglione di lana. E non è finita lì. Appena i vigili lo hanno fermato, il bambino non si è trincerato dietro il silenzio o una bugia, come sicuramente avrei fatto io, non solo alla sua età. Ha inghiottito l'imbarazzo e la vergogna, e ha detto loro: mia madre non mi vuole più. La verità, come i vigili hanno appurato interpellando l'inqualificabile fatrice. La verità detta agli altri e a se stesso, senza rimozioni, in una suprema capacità di accogliere l'inconcepibile. Che lezioni di vita riescono a darci certe volte, i bambini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CUSI
Ricerchiamo Giuelli D'Epoca.
Milano +39 02 76014323
Postofino +39 0185 269241
www.cusimontenapoleone.com





Sandro Ruotolo riavrà la **scorta** per le minacce camorriste. Stavolta Salvini non c'entrava. Ma restano senza risposta gli allarmi per **Ingroia** e **"Ultimo"**



Martedì 5 febbraio 2019 - Anno 11 - n° 35
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 "Kosky Money"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 22/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

7 VOLTE GRILLO Diritti d'autore per replicare i suoi programmi

Speciale Rai2: Benigni chiede 200 mila euro

Per trasmettere vecchi spezzoni nel format antologico ideato da Carlo Freccero, l'agente del comico Lucio Presta riesce a ottenere molto più di quanto hanno incassato Beppe Grillo e Adriano Celentano



ROSELLI A PAG. 11 Benigni Ansa

DE LAURENTIIS PRETENDE UN CAMPIONATO PER SOLI RICCHI

MASSIMO FINI A PAG. 13

ITALIA-VENEZUELA Il capo dello Stato accusa il governo

La Lega (e Mattarella) contro Maduro&Dibba

Asse tra il Quirinale e il vicepremier sul Venezuela. Per il leader del Carroccio "si sta con Guaidó e basta". Ma l'affondo è contro l'ala oltanzista del M5S. Occhi puntati sulla mediazione di Montevideo



CANNAVÒ E ZUNINI A PAG. 8 - 9 M. Salvini

CANTONE DENUNCIA
Terremoto, guai col fisco per chi fece le casette

PACELLI A PAG. 20

Dite qualcosa

di MARCO TRAVIGLIO

Manca un mese alle primarie congressuali che daranno al Pd, nel primo anniversario della più grave sconfitta della sua storia, un nuovo segretario. I sondaggi, per quel che valgono, lo stimano ancora sopra il 15%, cioè poco sotto il minimo storico toccato alle elezioni del 4 marzo 2018. E questa, per i dem, è una buona e una cattiva notizia. Buona perché possono contare (chissà ancora per quanto) su un zoccolo duro di irriducibili di centrosinistra che non si rassegnano al bipolarismo SStelle-Lega. Cattiva perché, otto mesi dopo la sua nascita, il governo Conte continua a mantenere uno spropositato consenso intorno al 60%, a dispetto delle continue risse, cazzate e gaffe giallo-verdi. E la gente non è che non le veda o ne sia soddisfatta: ma l'allergia per "quelli di prima" è così inestinguibile da farle passare in second'ordine dinanzi alla terrificante prospettiva di un ritorno al passato. E nessuno degli aspiranti leader del Pd (per non parlare di R.) è ancora riuscito a scrollarsi di dosso le sembianze di "quelli di prima". Perché né Zingaretti, né Martina, né Giachetti & Ascani (caso unico al mondo di doppia candidatura per una carica singola) hanno neppure tentato di abbozzare un'alternativa credibile e coerente alla maggioranza grillileghista. Un'alternativa che presupporrebbe un'analisi della sconfitta di un anno fa e di quelle precedenti, ininterrotte dal 2016.

Ancora l'altro ieri, alla Convenzione seguita alle primarie nei circoli, né Zingaretti né Martina hanno speso una parola per prendere le distanze dalle politiche degli ultimi sette anni, clamorosamente bocciate dagli elettori. E Giachetti, il più applaudito, le ha addirittura esaltate come "riforme che resteranno nella storia". La storia dei cimiteri, visto il loro effetto mortifero su quello che ancora nel 2014 era il maggior partito di centrosinistra d'Europa. Insomma, non ha sbagliato il Pd, ma gli elettori. Per il resto, le solite giaculatorie sullo "sforzo unitario" e sul "basta divisioni", piuttosto bizzarre mentre ben tre candidati si contendono la segreteria e dovrebbero spiegare cosa li caratterizza e li differenzia. Altrimenti non si vede perché siano tre e non uno solo. Sull'Europa, tutti a scappellarsi a Calenda e al geniale manifesto "Siamo Europei", che vieta rigorosamente l'accesso a chiunque puzzi di sinistra e sventola uno dei brand più screditati sul mercato (infatti la lista "Europa della Bonino, un anno fa, non superò nemmeno il 3%). Sui migranti, i soliti pateravoglia sull'accoglienza, come se la linea dura l'avesse inventata Salvini, non Gentiloni e Minniti.

SEGUE A PAGINA 24

SPACCATURA Per uscire dall'impasse fra il Sì di Di Maio-Fico e il No dei filoleghisti

Processo Salvini: il M5S pensa a un referendum fra gli iscritti



La cattiveria

Polemiche per i due poliziotti che firmano per Salvini. Pensano di poter fare come gli pare solo perché hanno scritto Polizia sul giubbotto

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Dopo molto tempo torna l'ipotesi della consultazione online. Il ministro dell'Interno sempre più inquieto: non si presenterà in Giunta e manderà solo una memoria scritta, in attesa di quella di Conte e Toninelli

DE CAROLIS A PAG. 2

MACCHÉ DANNI

Tav, ultima balla: soldi Ue già spesi e non restituibili

DI FOGGIA A PAG. 3

A MARZO SI PARTE

Reddito, primo passo: c'è il sito

FELTRI E ROTUNNO A PAG. 6

LA REPLICA La Camera al regista Giuliano

Basta film a Montecitorio "Questa non è Cinecittà"



Bentornato presidente Bisio nel sequel del film del 2012 Ansa

PROIETTI A PAG. 10

ROMOLO, UNA BOLLYWOOD ITALIANA

PIETRANGELO BUTTAFUOCO A PAG. 13

ADDIO ZINGARA Bobby Solo e il politically correct a Sanremo

"Prendi questa mano, errante"

di SILVIA D'ONGHIA

Mica lo sapevo che non si poteva dire 'zingara'. Vorrà dire che d'ora in poi, ogni volta che la canterò, dirò 'Prendi questa mano, donna errante...'. Bobby Solo - nome d'arte di Roberto Satti, 74 anni il 18 marzo - mantiene intatta la sua verva ironica. Cinquant'anni fa, nel 1969, a trionfare sul palco dell'Ariston - Lucio Battisti arrivò



nono con *Un'avventura* - furono lui e Iva Zanicchi proprio con il brano *Zingara*, scritta da Enrico Riccardi e Luigi Albertelli. Una canzone che era stata già proposta a Morandi, che l'aveva rifiutata: "Però Gianni mi fece un grandissimo regalo, da amico vero - spiega Bobby - venne da Roma a Milano solo per sovrapporre un accordo con la sua *Martin americana*".

A PAGINA 23

BLOODY MONEY
Prefazione di Roberto Saviano

DUE EDIZIONI in una settimana

12€ in libreria e nelle edicole delle principali città italiane

Disponibile in ebook

MUSICA E POLEMICHE



Sanremo: politica zero, solo armonia E spot da capogiro

TECCE E TRUZZI A PAG. 22



il Giornale



MARTEDÌ 5 FEBBRAIO 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 30 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

ISSN 1120-4971 | Sede: Ud. - Padova

CONTROCORRENTE Rosari e paramenti: il business del sacro parla cinese Filippi alle pagine 21 e 22-23

ITALIA ISOLATA

Mattarellate al governo

Venezuela, il Colle duro: «No a incertezze». E la Ue rinvuole i soldi della Tav Salvini: «Che figuraccia. Gli insulti M5s complicano tutto»

L'ERRORE SOVRANISTA

di Alessandro Sallusti

C'è un filo rosso che lega tra loro le due notizie, apparentemente distanti, che hanno caratterizzato la giornata di ieri. La prima è il forte richiamo del presidente Mattarella al governo perché si schieri, sulla crisi venezuelana, al fianco dei suoi alleati occidentali contro Maduro e a favore di Guaidó; la seconda notizia è l'Europa che si dice pronta a chiedere all'Italia ingenti danni economici se il governo, non rispettando i patti, bloccherà i lavori della Tav.

Il filo che unisce le due notizie è che ci stiamo infilando in un drammatico isolamento internazionale che ben presto avrà pesanti ripercussioni sulla vita quotidiana. Come se non bastasse la recessione, ecco pure l'autarchia, cioè la convinzione di bastare a se stessi sul modello Trump «prima l'America». Già, ma noi non siamo gli Stati Uniti, potenza economica e militare tale da poter mostrare i muscoli suscitando timore alle controparti. Noi siamo l'Italia, che è altra cosa e avanti così saremo chiamati a donare l'oro alla patria - oggi diciamo patrimoniale - come fece Mussolini quando, nel 1935, ruppe con il consenso internazionale.

Mentre tutto attorno si crea il vuoto, questi sbandierano il reddito di cittadinanza come toccasana per l'economia, che un po' come quando - per restare nello stesso parallelo storico - Mussolini annunciò che la crisi economica sarebbe stata superata con gli «orti di guerra» coltivati dai cittadini nelle piazze delle grandi città.

Sovranismi, nazionalismi e populismi hanno in sé un fascino storico, per altro funesto nelle sue conseguenze, che può accendere la credulità popolare. Ma se ripescati da un secolo fa e riproposti come se il tempo non fosse mai trascorso sono solo portatori di nuovi guai. È un po' come se Fiat avesse rimesso sul mercato, tuffandosi nel passato, la «500» com'era cinquant'anni fa e non - come avvenuto proprio per questo con successo - ripensandola con gli strumenti che la modernità e la globalizzazione avevano nel frattempo messo a disposizione. Noi siamo per essere «padroni in casa nostra», ma a patto di essere buoni capi famiglia e, all'occorrenza, saper cambiare la lampadina e aggiustare il lavandino intasato. Altrimenti meglio chiamare qualcuno che ci sa fare. E magari non insultarlo come mette piede in casa.

DA STASERA IL FESTIVAL «DELL'ARMONIA»

Tra canzoni e polemiche il Sanremo di Baglioni

di Alessandro Gnocchi



CONDUTTORE Claudio Baglioni presenta il Festival

Il Festival dell'Armonia si apre con una poco armoniosa polemica sul presunto conflitto d'interessi del direttore artistico Claudio Baglioni. Troppe stelle del Festival di Sanremo provengono dalla scuderia dell'agente Ferdinando Salzano, solo per caso (...)

segue a pagina 33

Giordano e Rio alle pagine 32-33

■ Basta, mollate Maduro. Sul Venezuela, dice Sergio Mattarella, il governo deve fare «chiarezza», mostrare «senso di responsabilità» e abbracciare «la linea condivisa con tutti i nostri alleati e tutti i nostri partner Ue». E stavolta «non ci può essere incertezza né esitazione». Anche la Tav diventa terreno di scontro della maggioranza gialloverde, che ormai sembra alle corde. La Ue rinvuole i soldi, Salvini dice: «Basta figuracce M5s».

servizi da pagina 2 a pagina 7

SI IMPENNANO IMU E IRPEF

Ecco la manovra grillina Volano le tasse comunali

Giuseppe Marino

ALESSANDRO CAMPI

«Tre capi 5 Stelle contro la Lega? Segno di paura»

di Stefano Zurlo

a pagina 8

a pagina 7

PRESENTAZIONE-SHOW DELLA CARD

Di Maio vara il reddito Ancora giallo sui numeri

Massimo Malpica

IL PRESIDENTE INPS

E Boeri avverte: i conti pubblici sono a rischio

Antonio Signorini

con Bracalini a pagina 9

a pagina 8

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

SUSTENIUM PLUS

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA

1

1

IN LAGUNA NUMERO CHIUSO CON PRENOTAZIONE

Venezia come Disneyland ma deve offrire di più

di Giordano Bruno Guerri

Il violento attacco di Filippo Tommaso Marinetti a Venezia ha ormai quasi 110 anni. Il 26 aprile 1910 mazzi di manifestini volarono dall'alto della Torre dell'Orologio, in piazza San Marco per dire che i futuristi ripudiavano «la vecchia Venezia estenuata e sfatta da voluttà secolari» e di voler «cicatrizzare» (...)

segue a pagina 16

TRAGICO BOLLETTINO NEL WEEKEND

Patentino della montagna contro il «circo» sulla neve

di Giacomo Susca

Il «bollettino» dello scorso fine settimana diffuso dal Corpo nazionale di soccorso alpino e speleologico recita un bilancio a dir poco drammatico, con otto morti tra il Monte Bianco e le Dolomiti, riportando in prima pagina la questione della sicurezza in montagna. Nonostante dal 2003 vi sia una legge (...)

segue a pagina 15

IL NUOVO PANIERE

Zenzero e e-bike Così l'Istat fotografa l'Italia che cambia

Andrea Cuomo

a pagina 16

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

immobildream

Non vende sogni ma solide realtà.

Tel. 06.684028 r.a.

www.immobildream.it

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MARTEDÌ 5 febbraio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 30 | **QN** Anno 20 - Numero 35 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



MILANO, SCOVATO UN ALTRO DNA

Ex calciatore ucciso Caccia a un Ignoto 1

GIORGI ■ A pagina 15



Andrea La Rosa

PAURA IN BRIANZA
Fuori di sé
vuol far saltare
la casa
e i suoi figli

CRISAFULLI ■ A pagina 14

CAPSULE
GOURMET
ristora

L'ANALISI

di FRANCO CARDINI

SULLE ORME DEL SANTO

UN PAPA, ai primi del XXI secolo, in tempi di rovente polemica sull'Islam, è ospite ad Abu Dhabi di un sultano che sembra amare al tempo stesso Corano, tecnologia e modernità (con annesso business). Logico associare all'evento la visita di Francesco d'Assisi nel 1219 al sultano d'Egitto, nel quadro di una crociata che aveva invaso i suoi domini. Francesco era quindi un nemico?

■ A pagina 7

IL COMMENTO

di GIORGIO LA MALFA

UN GOVERNO PARALIZZATO

UN ESPONENTE dei 5 stelle ha dichiarato che in passato l'Italia si è sempre allineata alla politica estera altrui e oggi finalmente sul Venezuela fa da sola. Per la verità, che il 5 stelle lo sappia o meno, non è così. Abbandano i precedenti in cui l'Italia ha preso posizioni difformi dai Paesi con cui siamo alleati nella Nato o con cui partecipiamo all'integrazione europea.

[Segue a pagina 5]

Il Papa all'Imam: uniti per la pace

Abbraccio storico «Tutte le religioni sull'Arca della fratellanza»

FABRIZIO ■ Alle p. 6 e 7

STALKER BRUGIA LA EX NELL'AUTO: GRAVISSIMA. LA PERSEGUIATA DA ANNI



L'ORRORE



Simona Rocca, 40 anni, era nell'auto data alle fiamme dal suo ex

PONCHIA, PASSERI e commento di BONI ■ Alle pagine 2 e 3

EUROPA CON GUAIDÓ



Sul Venezuela
l'Italia è isolata
Il Colle non ci sta

COPPARI ■ A pagina 5

SCONTO SULLA TAV

Il solito Toninelli
«Andare a Lione?
Chi se ne frega»

FARRUGGIA ■ A pagina 4

CASA BIANCA FURIOSA

Una talpa svela
l'agenda di Trump
«Un perditempo»

PIOLI ■ A pagina 13

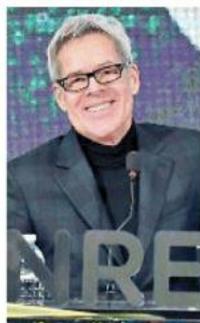
La svolta dell'Ikea: i mobili in affitto

L'inchiesta Avere tutto senza possedere nulla. Dai quadri ai vestiti, la vita a nolo | Servizi e NITROSI ■ A p. 8 e 7



BOCELLI E GIORGIA SUPER OSPITI

Sanremo,
si parte
Baglioni:
musica
e niente
politica



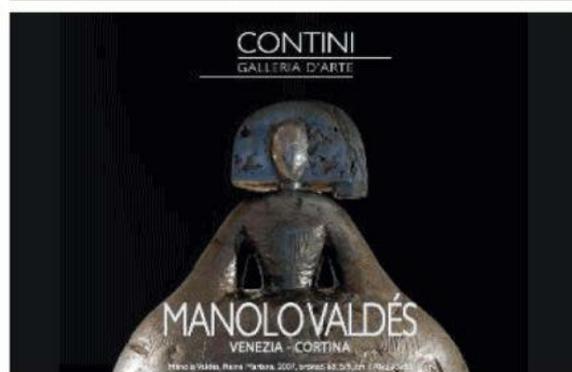
Servizi ■ Alle p. 24 e 25

CASO SANTANCHÈ
di ENRICO CISNETTO

IL DENARO
NON È TUTTO
MA AIUTA

IL DENARO serve a essere liberi o è lo sterco del diavolo? A suscitare scandalo sono state le parole di Daniela Santanchè.

■ A pagina 10





Giovedì l'ExtraTerrestre

TRASPORTI Mentre si spendono fiumi di soldi per grandi opere inutili in Italia si tagliano migliaia di km di reti ferroviarie. E il sud ne fa le spese



Europa

Polonia Una rete sotterranea pro-choise aiuta le donne del Paese dove l'aborto è ancora illegale
Francesco Brusa, Alice Chiarè pagina 8



Visioni

SANREMO 69 Al via stasera la liturgia del festival. «Niente politica, solo leggerezza», promette Baglioni
Stefano Crippa pagina 12

quotidiano comunista
il manifesto

CON "LE MONDE" DIPLOMATIQUE • EURO 2,20

MARTEDÌ 5 FEBBRAIO 2019 - ANNO XLIX - N° 30

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

DA BRUXELLES L'ULTIMATUM ALL'ITALIA SUL TUNNEL. TONINELLI: «CHI SE NE FREGA, IL BUCO È INUTILE»

La Ue: senza Tav rivogliamo i soldi

«Sono convinto che sulla Tav l'accordo si trova. Ma se qualcuno continua a insultarmi le cose si complicano». L'avvertimento di Salvini dimostra quanto le tensioni tra Lega e M5S abbiano logorato l'alleanza. E nel match entra a gamba tesa la Ue: «Non possiamo

escludere, se ci sono ritardi prolungati, di dover chiedere all'Italia i contributi già versati. E se i fondi già previsti non fossero impiegati per la Torino-Lione c'è il rischio che possano essere allocati ad altri progetti». La Commissione sottolinea poi di non aver richiesto

l'analisi costi-benefici che Toninelli dovrebbe tirare fuori «a giorni», dice il ministro che alla Ue risponde: «L'analisi è stata decisa da un governo sovranista». E comunque «chi se ne frega di andare a Lione grazie a un inutile buco nella montagna». **COLOMBO A PAGINA 4**

COSTI-BENEFICI Una bolla lunga trent'anni

«In attesa della pubblicazione dell'analisi «costi-benefici» da parte del ministro Toninelli, sull'impatto economico della Torino-Lione è una guerra di cifre.

L'unica cosa certa è la previsione fatta dalla Corte dei conti francese nel 2012: costo totale 26,1 miliardi. Ma a lavori non ancora iniziati. **RAVARINO A PAGINA 5**

Grandi affari

Salvini fa lo sconto di 1 miliardo ai conti gonfiati della Tav

PAOLO BERDINI

Nella sua visita al cantiere Tav, il ministro Salvini si è fatto sfuggire un'affermazione importante. Ha detto che l'opera si può cambiare per risparmiare «almeno un miliardo». Singolare per chi, come lui, non ha particolari competenze tecniche e un miliardo è una cifra importante. Chi gli ha suggerito un importo così preciso doveva dunque conoscere alla perfezione il progetto e come risparmiare sui lavori.
— segue a pagina 5 —

foto di Fabio Cimaglia/LaPresse

MisterCard

Di Maio presenta la prima Card del «reddito di cittadinanza» e il sito web per le domande. Ai 5 milioni di potenziali beneficiari andranno mediamente circa 5 mila euro l'anno. Ma l'Inps riduce la platea. Bordate da Confindustria: «Scoraggiano la ricerca di lavoro» pagina 6

Secessione

Mattarella e la firma di una legge contro l'unità nazionale

MASSIMO VILLONE

Il sindaco Giuseppe Sala rivolge un duro attacco del tutto condivisibile al disegno di autonomia differenziata per Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna (Repubblica, 1 febbraio). Ma il countdown corre, e il partner leghista dell'esecutivo gialloverde vorrà presentare all'incasso, prima del voto europeo, la cambiale posta nel contratto di governo. Abbiamo già scritto sui vizi giuridici e politici del procedimento in atto, e sulle gravi conseguenze che ne derivano.
— segue a pagina 15 —

Gilet gialli

Dinamiche sociali e obiettivi politici. In Francia e non solo

IGNAZIO MASULLI

Sul movimento dei gilet gialli in Francia ci sono valutazioni differenti. Tuttavia esso offre spunti di riflessione su nuove forme di conflittualità sociale ed espressione politica. Inanzitutto si tratta di un movimento auto-organizzato e con un pronunciato grado di spontaneità. Analogamente a quanto si è verificato per il precedente Nuit Debout e con tratti che, per certi versi, ricordano l'esperienza degli Indignados, di Occupy Wall Street e altri.
— segue a pagina 15 —

VENEZUELA Dall'Europa tanti si al golpe di Guaidó



Scaduto l'ultimatum lanciato da Spagna, Francia e Germania, sono 16 i paesi europei che ieri hanno ufficialmente riconosciuto l'autoproclamato presidente ad interim Juan Guaidó. Governo Conte in ordine sparso, Mattarella lo striglia: «Condividere la linea Ue». **COLOMBO, FANTI, LANIA ALLE PAGINE 2,3**

all'interno

10 febbraio Foibe, Salvini: tolgo i fondi ai partigiani

ANDREA FABOZZI PAGINA 7

Vercelli Dà fuoco all'auto con l'ex fidanzata dentro

ADRIANA POLLICE PAGINA 7

L'Anac «Irregolarità nelle casette post sisma»

MARIO DI VITO PAGINA 4

VISITA NEGLI EMIRATI

Il papa ad Abu Dhabi: «Mai più guerre»



Nella prima visita di un pontefice nella penisola arabica, Bergoglio condanna le guerre che insanguinano il Medio Oriente. Incontro interreligioso con il grande imam di al-Azhar e oggi messa ad Abu Dhabi. Ma gli Emirati continuano a essere campioni di violazioni e abusi. **KOCCI, GIORGIO A PAGINA 9**

biani



Poste Italiane SpA - In a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giornale n. 23/21/03
92205
9 770025 213000



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCMM-N° 35 ITALIA
SPECIEMI IN ABBONAMENTO POSTALE 40% - ART. 1 COM. 2001 L. 662/98

Fondato nel 1892



Martedì 5 Febbraio 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDNA I PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 1,20

Il reportage
Grattacioli, freddo e un megaporto ecco la città cinese che aspetta Hamsik
Majorano a pag. 17



La polemica
DeLa sfida i tifosi «Pretendono lo scudetto e disertano lo stadio»
Taormina a pag. 16



Il personaggio
Brady, la leggenda del football Usa che non conosce la sconfitta
Ciriello a pag. 19



Reddito: c'è il sito, manca il resto

►Attivato il portale web per le informazioni. Scontro ministero-Inps sul numero dei beneficiari Regioni, Comuni e Caf nel caos: «Impossibile partire ad aprile». Confindustria: danno al lavoro

L'analisi
AUTONOMIA SE IL DIVARIO NORD-SUD DIVENTA LEGGE

Isaia Sales

Parafasando un celebre libro di Gian Enrico Rusconi, «Se cessiamo di essere una nazione», scritto quando la Lega di Bossi brandiva la spada della secessione del Nord dall'Italia e il professor Miglio proponeva la creazione di tre macroregioni per separare il settentrione produttivo dalla «Roma ladrona» e dal «Sud parassita», è più che giusto chiedersi se potremo ancora considerarci un'unica nazione di qui a qualche settimana: sarà il momento in cui il governo Salvini-Di Maio-Conte approverà l'autonomia legislativa e fiscale della Lombardia, del Veneto, dell'Emilia Romagna ed eventualmente delle altre regioni che la richiederanno.

Perché una nazione può anche «cessare di esserlo». Essa, infatti, non è «una struttura statale fissa e indistruttibile». Una nazione democratica, in particolare, è «una costruzione sociale delicata e complicata, fatta di culture e storie condivise, basata sulla reciprocità dei cittadini. È un vincolo di cittadinanza, motivato da lealtà e da memorie comuni».

Continua a pag. 39

Nel giorno del debutto del sito del Ministero e la presentazione della card per il Reddito di cittadinanza, si acuisce la polemica sulla gestione della misura varata dal governo giallo-verde. È scontro, innanzitutto, sul numero dei beneficiari del Reddito tra Ministero e Inps. Le Regioni, i Comuni e i Caf denunciano, poi, il caos operativo ritenendo che sia impossibile partire nel mese di Aprile. E Confindustria parla apertamente di «danno per il lavoro».

Canettieri, Di Branco e Pacifico da pag. 2 a 5

Cantieri bloccati e fondi a rischio
Tav, il richiamo della Ue lo stop costa già 1 miliardo

L'Italia rischia di perdere o di dover restituire 1,2 miliardi di fondi europei se dovesse rinunciare al tunnel ferroviario fra Italia e Francia noto come Tav. Ed ancora: informalmente ieri Bruxelles ha fatto sapere a Roma che attende una risposta definitiva, che sia un «sì» oppure un «no», entro la prima metà di febbraio. e tra Salvini e M5S la tensione resta altissima.

Mancini e Pirro a pag. 6

Provincia di Salerno
L'uomo dei dossier anti-Caldoro eletto con la Lega

Ernesto Sica, l'uomo dei dossier anti-Caldoro, torna in primo piano con la nuova Lega di Salvini, eletto alla Provincia di Salerno. E ora punta alle prossime elezioni Europee.

Roberto Junior Ler a pag. 7

Il caso
Venezuela, Italia isolata il richiamo di Mattarella e l'imbarazzo di Conte

Da 18 paesi dell'Ue «sì» a Gualdó e il secondo stop alla dichiarazione congiunta Isola l'Italia. Richiamo di Mattarella: «Nessun dubbio tra violenza e democrazia». Imbarazzo di Conte.

Di Giacomo e Guasco a pag. 8

Il focus
Ma gli italiani di Caracas sono tutti contro Maduro

Carmine Pinto

Gli italo-venezuelani sono in guerra. E le loro dichiarazioni, rabbiose e disperate, affollano quotidiani, social, siti on-line di associazioni dell'emigrazione.

Continua a pag. 38

Sanità Parla la ragazza ferita di notte da una pallottola vagante



Elaine Del Sosos, la ragazza dominicana ferita per errore nel centro di Napoli

«Si sparavano all'impazzata per strada Potevano uccidermi, Napoli fa paura»

Crimaldi e Pirro alle pagg. 22 e 23

Metro, sì alle grate il Tar salva Napoli e bocchia il ministro

Piazza del Plebiscito, pesanti critiche al Mibac «Eccesso di potere, ignorate tutte le valutazioni»

Pierluigi Frattasi

Grate della linea 6 del Metro a piazza Plebiscito, si va avanti con i lavori. L'ha deciso il Tar Campania: accolto il ricorso del Comune di Napoli contro la revoca dell'autorizzazione paesaggistica da parte del Ministero dei Beni Culturali. Per i giudici amministrativi il Mibac sarebbe fuoriscopo dai suoi compiti, con «eccesso di potere» e la mancata analisi di tutte le valutazioni.

Alle pagg. 24 e 25 con Pappalardo

Immobili e Pmi
Prestiti deteriorati il rischio di cedere l'Italia all'estero

Le Pmi, piccole e medie imprese, nella trappola dei crediti con la svendita del patrimonio immobiliare ai fondi esteri. Affonda al Senato, infatti, la norma salva-imprese e scattano i decreti ingiuntivi.

Santonastaso a pag. 11

Via al Festival Le canzoni e i protagonisti

Più giovani e più impegno politico Sanremo non è sempre Sanremo

Federico Vacalebre

Sanremo non è più un Festival per vecchi, ma non vuole perdere il pubblico di quota 100 e passa. Sanremo non è più solo la terra dei cachi e dei trottolini amorosi e della melodia pulp fiction, ma non vuole rinunciare allo zoccolo duro degli spettatori che ne fanno l'evento clou dell'annata televisiva italiana.

Continua a pag. 38

Le pagelle

Ultimo e Irama favoriti, ma attenti a Silvestri e Zen

Le canzoni migliori? Quelle di Zen Circus, Silvestri-Rancore e D'Angelo-Cori. I probabili vincitori? Ultimo e Irama, anche se in prove non hanno brillato, magari anche Il Volo.

Molendini e Vacalebre da pag. 12 a 14

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 ai minori di 12 anni. Autorizzazione del L.P.D.A. 1918.

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

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA.

ENERGIA

1° FARMACO

*Farmaco della M&S - Validità e azione integrati grazie al nuovo meccanismo d'azione M&S. Gli ingredienti innovativi con azione mirata contro i virus della varicella, influenzale e di vario tipo di polio.

A. M&S





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141 - N° 35 ITALIA
Sped. in A.P. 01/03/2002 conv. L. 4/2004 art. 1, c. 1 DCB/09

NAZIONALE



Martedì 5 Febbraio 2019 • S. Agata

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Al Foro Romano
Si indaga sulla "vera" tomba di Romolo: via agli scavi
Larcan a pag. 19



La kermesse
Festival di Sanremo la sera della prima Baglioni e Bisio: «Niente politica»
Alle pag. 24 e 25



Il posticipo
Lazio, basta Caicedo 1-0 a Frosinone e aggancio alla Roma al quinto posto
Abbate, Bernardini e Cassetta nello Sport



DOMANI in OMAGGIO

Casa

INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA

ilmessaggerocasa.it

Scade il 28/02/2019

L'Italia e i suoi interessi
Il conto salato dei gialloverdi nelle alleanze internazionali

Alessandro Campi

Lo sfaldamento dei partiti tradizionali e delle culture politiche che li sostenevano tra le sue conseguenze negative ha prodotto anche lo sfilacciarsi della politica estera italiana. I suoi ancoraggi tradizionali - a partire da quello euro-atlantico - si sono indeboliti. Le sue linee d'intervento (ad esempio nell'area mediterranea) hanno smesso di obbedire ad una visione strategica di lungo periodo. E s'è fatta sempre più incerta la definizione degli interessi nazionali (e degli strumenti politici utili a difenderli).

Già Berlusconi aveva rappresentato un cambio di passo. Innanzitutto sul piano dello stile, con la sua diplomazia basata sul sorriso, l'informalità e le relazioni personali. Ma né la discussa partnership con Putin motivata da convergenti interessi energetici, né l'appiattimento sugli Stati Uniti all'epoca della guerra al terrorismo, né i continui attriti con l'Unione europea hanno mai comportato l'isolamento diplomatico dell'Italia o la una messa in discussione della sua rete di alleanze.

La vera discontinuità (prima culturale, poi politica) è invece arrivata con l'ascesa elettorale del M5S, con la nascita della Lega nazionale-sorranista e, da ultimo, con la creazione di un governo basato sull'alleanza tra queste due forze. La loro collocazione internazionale è stata spesso oggetto di dubbi e critiche.

Continua a pag. 22

Tav, il no costa un miliardo subito

►Bruxelles: risposta entro il 15 febbraio o scatta il rimborso. Salvini: «Il governo è a rischio»
Reddito, c'è la card ma platea ristretta. I Comuni: non siamo pronti. Confindustria: un danno

ROMA Il no alla Tav ci costerebbe subito un miliardo di euro. L'ultimatum della Ue: risposta entro il 15 febbraio o scatta il rimborso. Il vicepremier Matteo Salvini frena i falchi del suo partito e avverte M5S: «Il governo è a rischio». Intanto, presentato il sito per l'accesso al reddito di cittadinanza. Confindustria: «Così si scoraggia il lavoro». Dai controlli ai centri per l'impiego, la strada in salita del sussidio.

Ajello, Di Branco, Mancini Pacifico, Pierantozzi e Pucci alle pag. 2, 3, 8 e 9

Si a Guaidó da 18 Paesi Ue

Venezuela, il Colle richiama il governo la Lega lo appoggia ma M5S si sfilava

Claudia Guasco

Sul Venezuela l'Italia continua a non schierarsi. Roma stoppa per la seconda volta la dichiarazione con-



giunta europea, nonostante il richiamo del presidente Mattarella. Sono 18 i Paesi Ue per il sì a Guaidó. Conti, Di Giacomo e Spalla alle pag. 4 e 5

Con il piano ministeri dimezzati

Autonomia, il nuovo sacco di Roma al Nord anche i fondi per le imprese

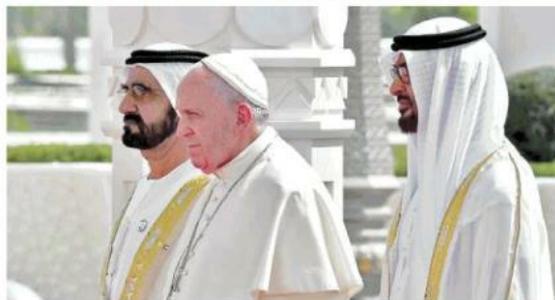
Andrea Bassi

Slacciare i legami con Roma. Staccare la maggior parte possibile dei fili che collegano le regioni del Nord



che hanno chiesto l'autonomia "differenziata" con la Capitale. Con il piano, anche i ministeri dimezzati e fondi dirottati alle imprese settentrionali. A pag. 7

Abu Dhabi, lo storico abbraccio con l'Islam moderato



Il Papa e l'Imam: patto contro i terroristi

Il Papa tra lo sceicco Rashid Al-Maktoum e il principe Zayed al-Nahyancon (Foto AFP) Giansoldati a pag. 13

Stadio, ultima capriola c'è il sì con lo scoglio per strade e trasporti

►Tor di Valle, lo studio del Politecnico di Torino oggi diventa pubblico: «Roma-Lido da ripensare»

Lorenzo De Cicco

I professori piemontesi, chiamati in causa da Raggi per avere conforto dopo l'inchiesta su Parnasi, diranno che il progetto Tor di Valle può andare avanti, anche se diverse variazioni andranno necessariamente apportate, per evitare che la circolazione di auto e scooter finisca paralizzata o quasi.

A pag. 11

Con tassa d'ingresso

A Venezia turisti si prenotazione

Il numero chiuso di Venezia a un passo. Il time-limit è fissato al primo gennaio 2022: chi vorrà visitare la città dovrà prenotarsi. Jerkov e Pirone a pag. 15

Intervista al padre

«Manuel, l'ultimo sms: papà, sto con Martina Ora rischia la paralisi»

Alessia Marani

Con Manuel ci siamo messaggiati poco prima che andasse alla festa del 18 anni e poi all'Axa. Mi ha scritto "stasera esco con Martina, la mia nuova fiamma". Poi la tragedia. Franco Bortuzzo racconta l'ultimo scambio di battute con il figlio Manuel, prima che due sicari gli sparassero. A pag. 14

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

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° RIMBORSO

OTTIMI INFLUSSI PER I GEMELLI

IL GIORNO DI BRANCO

Buogiorno Gemelli! Secondo giorno sotto gli influssi della Luna nuova e Mercurio, situazione ottima per l'attività e gli affari, interessi e progetti lontano dall'ambiente abituale.

Giove non esclude qualche contrasto con i parenti, coniuge, oppure un socio, ma il momento è giusto per fare chiarezza. Marte e Venere in aspetto eccitante, nuove storie d'amore di rara bellezza. San Valentino sarà la festa dei Gemelli. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 31

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MARTEDÌ 5 febbraio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 30 | Anno 20 - Numero 35 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, DANNI A SAN PROSPERO

«Bisogna riparare questo argine»

Servizio ■ In Cronaca di Imola



BOLOGNA

Accoltella la vicina Arrestato un 48enne

CALISTRI ■ In Cronaca di Bologna

CAPSULE GOURMET

ristora

L'ANALISI

di FRANCO CARDINI

SULLE ORME DEL SANTO

UN PAPA, ai primi del XXI secolo, in tempi di rovente polemica sull'Islam, è ospite ad Abu Dhabi di un sultano che sembra amare al tempo stesso Corano, tecnologia e modernità (con annesso business). Logico associare all'evento la visita di Francesco d'Assisi nel 1219 al sultano d'Egitto, nel quadro di una crociata che aveva invaso i suoi domini. Francesco era quindi un nemico?

■ A pagina 7

IL COMMENTO

di GIORGIO LA MALFA

UN GOVERNO PARALIZZATO

UN ESPONENTE dei 5 stelle ha dichiarato che in passato l'Italia si è sempre allineata alla politica estera altrui e oggi finalmente sul Venezuela fa da sola. Per la verità, che il 5 stelle lo sappia o meno, non è così. Abbondano i precedenti in cui l'Italia ha preso posizioni difformi dai Paesi con cui siamo alleati nella Nato o con cui partecipiamo all'integrazione europea.

[Segue a pagina 5]

Il Papa all'Imam: uniti per la pace

Abbraccio storico «Tutte le religioni sull'Arca della fratellanza»

FABRIZIO ■ Alle p. 6 e 7

STALKER BRUGIA LA EX NELL'AUTO: GRAVISSIMA. LA PERSEGUIATA DA ANNI



Simona Rocca, 40 anni, era nell'auto data alle fiamme dal suo ex

PONCHIA, PASSERI e commento di BONI ■ Alle pagine 2 e 3

La svolta dell'Ikea: i mobili in affitto

L'inchiesta Avere tutto senza possedere nulla. Dai quadri ai vestiti, la vita a nolo | Servizi e NITROSI ■ A p. 8 e 9

EUROPA CON GUIDÓ



Sul Venezuela l'Italia è isolata Il Colle non ci sta

COPPARI ■ A pagina 5

SCONTO SULLA TAV

Il solito Toninelli «Andare a Lione? Chi se ne frega»

FARRUGGIA ■ A pagina 4

CASA BIANCA FURIOSA

Una talpa svela l'agenda di Trump «Un perditempo»

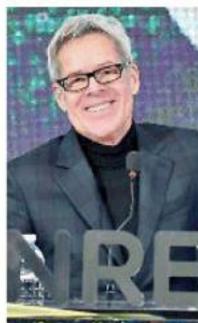
PIOLI ■ A pagina 13

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



BOCELLI E GIORGIA SUPER OSPITI

Sanremo, si parte Baglioni: musica e niente politica



Servizi ■ Alle p. 24 e 25

CASO SANTANCHÉ

di ENRICO CISNETTO

IL DENARO NON È TUTTO MA AIUTA

L DENARO serve a essere liberi o è lo sterco del diavolo? A suscitare scandalo sono state le parole di Daniela Santanché.

■ A pagina 10

CONTINI
GALLERIA D'ARTE
MANOLO VALDÉS
VENEZIA - CORTINA



IL SECOLO XIX



MARTEDÌ 5 FEBBRAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 30, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. - per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it



BAGLIONI: PUNTIAMO SULLA MUSICA E SULLA LEGGEREZZA
Il Festival dell'era sovranista parte con la sordina
La direttrice di Rai 1: «Non si parlerà di politica»

L'INVIATO MATTIOLI, NEDRI, TORTAROLO E IL DIARIO DEGLI EX-OTAGO / PAGINE 30 E 31



INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 8
economia & marittimo	pagina 11
genova	pagina 18
cinema/tv	pagina 28/29
zte	pagina 30
sport	pagina 34
meteo	pagina 39

IL PRESIDENTE: NESSUNA INCERTEZZA NELLA SCELTA TRA DEMOCRAZIA E VIOLENZA

Appello di Mattarella Ma sul Venezuela l'Italia resta isolata in Europa

Diciannove Paesi Ue con Gaidò, Roma blocca la dichiarazione congiunta
Salvini si smarca dai Cinquestelle, Conte media: sì a nuove elezioni

Sono diciannove i Paesi dell'Unione europea che riconoscono Juan Guaidó come presidente legittimo del Venezuela. Firmano un documento congiunto per sostenere il numero uno dell'Assemblea Nazionale e per chiedergli di convocare elezioni presidenziali libere, giuste e democratiche. Restano un passo indietro gli altri nove governi, tra cui l'Italia. Una presa di posizione che isola il governo Conte e determina l'intervento del presidente Mattarella che spinge per abbandonare la linea pro Maduro.

L'INVIATO BRESOLIN E MAGRI / PAGINE 2 E 3

ROLLI



IL COMMENTO

GIANNI RIOTTA

QUELL'ABBRACCIO A MADURO CI DANNEGGIA

Che errore per il governo italiano rompere l'unità europea sul Venezuela! L'abbraccio a Maduro acrescerà il clima di sospetto che, dai mercati alle istituzioni internazionali, pesa sul governo Conte.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

Bruxelles: se l'Italia ferma la Tav pronti a chiedere indietro i soldi

L'Ue avvisa: se i cantieri della Tav si fermeranno (nella foto Ansa i lavori in galleria) l'Italia potrebbe essere chiamata a restituire i fondi dati dall'Europa. Il ministro Toninelli: «L'Italia è un Paese sovrano. Chi se ne frega di andare a Lione». Salvini non ci sta.

LA MATTINA E LOMBARDO / PAGINE 4 E 5



LA POLEMICA

Alessandra Costante / ANDORA

Guasto a Laigueglia bloccati venti treni lite sul binario unico

Un blackout a Laigueglia ha bloccato il traffico ferroviario tra Finale e Andora, dove il binario è unico. Venti i treni soppressi, centinaia i passeggeri trasferiti in pullman. Si riapre la polemica sul raddoppio. Il viceministro Rixi: «Va fatto».

L'ARTICOLO / PAGINA 5

IL DOPO MORANDI: IL BRANO DI KESSISOGLU E L'ASTA A MILANO

Gli artisti cantano Genova e il calcio aiuta la città

Luca e Paolo tornano a Sanremo per rendere omaggio alla loro terra spezzata. Per Genova, Paolo Kessisoglu ha scritto "C'è da fare", una canzone, in cui ha coinvolto ventisei artisti, nomi celebri della canzone italiana, dai big ai rapper ma anche Ivano Fossati. Con questo brano i due comici liguri si apprestano a tornare all'Ariston. Ieri sera a Milano galà benefico del mondo del calcio con un'asta per Genova: hanno partecipato i vertici dello sport e del calcio, il sindaco Bucci e i presidenti di Genoa e Samp, Preziosi e Ferrero.

FORLEO E LEDNE / PAGINA 7

IL CASO

Matteo Indice

Il blitz di Autostrade Trasferiti i manager indagati per il crollo

L'ultimo trasferimento è per il responsabile nazionale delle manutenzioni, il cui nuovo incarico sarà definito entro pochi giorni. E così Autostrade per l'Italia ha perfezionato il silenzioso spostamento di tutti i principali manager accusati del crollo del ponte Morandi.

L'ARTICOLO / PAGINA 6



**REDDITO CITTADINANZA
ECCO LA PRIMA CARD
DOMANDE DA MARZO**

BARONI / PAGINA 9

L'INTERVISTA

Mario De Fazio

Il ministro Stefani «Sull'autonomia appoggerà la Liguria»

L'ARTICOLO / PAGINA 5

BUONGIORNO

La trattativa Stato-mafia, nel racconto ufficiale, è un'intesa fra Cosa nostra e il governo italiano, spalleggiato da uomini dei servizi segreti e delle forze dell'ordine, per stabilire una convivenza pacifica, soprattutto dopo l'assassinio di Giovanni Falcone, e Paolo Borsellino fu macellato con novanta chili di esplosivo perché avrebbe fatto di tutto per ostacolarla. Poi c'è una versione ufficiosa, proposta con un dolore e una tenacia per ora non all'altezza dei risultati da una donna sola contro il mondo, Fiammetta Borsellino, figlia di Paolo. L'ultima volta l'ha ripetuta domenica da Fabio Fazio (Che tempo che fa) ricordando il molto che non quadra. Il più grande depistaggio della storia repubblicana, ha detto, sviluppa da enormi anomalie e omissioni investigative e processuali, a cominciare dal fatto che

I santi bestemmiatori

MATTIA FELTRI

suo padre disse di sapere qualcosa su Falcone, ma non fu mai sentito dalla procura, e mai fu sentito il procuratore Giammanco, che teneva chiusi nei cassetti i report sull'arrivo a Palermo del tritolo; conduce al falso pentito Giuseppe Scarantino, determinato alla calunnia da chi lo gestiva, poliziotti e magistrati, in una incredibile truffa andata avanti sedici anni; ed è un depistaggio - ha insistito Fiammetta - che tiene poco conto dell'ostilità verso Borsellino dei capibastone per il maxiprocesso, e di colleghi e politici per le sue inchieste su mafia e appalti, archiviate tre giorni dopo l'autobomba di via D'Amelio. Ecco, nel racconto ufficiale mancano i sacerdoti, anche in toga, «della liturgia della religione dell'antimafia». Ma per fortuna ci sarà sempre chi, con Fiammetta, continuerà a bestemmiare.



SpazioGenova
LA CITTÀ DELL'AUTO

Nuove Occasioni

JEEP RENEGADE KM ZERO
EURO 18.500

PONTE CARREGA 30 R... TEL. 010 3704105

Benucci
Gruppo Immobiliare
Compravendite
Locazioni Perizie
Via Pralognan, 10/A
16129 Genova
Tel. 010/581967

Gruppo Agenzie
dal 1969

Pratiche Automobilistiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami

FILIALE: GE - Centro
FILIALE: GE - Sampierdarena
FILIALE: GE - Campi





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Commercio e Pmi
Scontrini online,
appello
per la moratoria
sulle sanzioni

Latour e Parente
— a pagina 18

Pensioni
Quota 100,
fuori dalla scuola
anche prima
dei requisiti

Prioschi e Venanzi
— a pagina 19



FTSE MIB 19605,60 +0,15% | SPREAD BUND 10Y 260,00 +3,20 | €/S 1,1445 -0,23% | BRENT DTD 62,56 +0,40% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

Reddito, controlli a chi rifiuta il lavoro Scontro sui dati Inps

IL VIA A SITO E CARD

Boeri: interessati 2,4 milioni di persone. Tridico replica: database meno affidabile

Confindustria: «Non basta lo sgravio ad assumere per creare ponte col lavoro»

Quota 100, 18mila domande all'Inps: 4 su 10 dal Sud e da persone non occupate

Stretta anti-furbetti sul reddito di cittadinanza (Rdc): scatteranno i controlli su eventuali lavori sommersi già al primo rifiuto a un'offerta di lavoro "congrua" da parte del beneficiario della misura di sostegno. E quanto emerso alla presentazione del nuovo

portale e della "carta Rdc" con Conte e Di Maio. Secondo le stime diffuse dall'Istat nelle audizioni sul Decreto-Attualità al Senato, la platea di beneficiari sarà di 1,308 milioni di famiglie e 2,7 milioni di persone: casalinghe, più che disoccupati, i principali destinatari. Più basse le cifre Inps: 1,2 milioni di nuclei e 2,4 milioni di persone. Ma Tridico ribadisce i numeri del governo, 1,3 milioni di famiglie e 2,4 milioni di persone: «Database Inps meno affidabile». Per Confindustria il beneficio all'assunzione «è meno generoso rispetto al passato e rischia di incidere «in maniera poco significativa» sull'aumento dell'occupazione.

Il presidente Inps Boeri già simula domande su persalenti: quota 100, 4 su 10 dal Sud e in buona parte da soggetti non occupati, cosa che deve far riflettere «sull'idea che il pensionamento liberi posti di lavoro per i giovani».

Pugliesi, Tucci, Ruggeri e Colombo — a pag. 3

+0,9 per cento
Cala l'inflazione: a gennaio l'indice si ferma allo 0,9% dall'1,1% di dicembre

Inflazione A gennaio nuova frenata dei prezzi al consumo

Mancini — a pag. 9

La Ue riduce le stime della crescita A giugno il verdetto sulla manovra

CONTI PUBBLICI

La stima di crescita economica italiana per il 2019 rischia di essere rivista drasticamente al ribasso dalla Commissione europea giovedì prossimo, 7 febbraio, quando saranno pubblicate le nuove previsioni su Pil e inflazione. I dati rilanceranno con ogni probabilità i dubbi sulle scelte di politica economica del governo. Il ministro dell'Economia prevede per il 2019 una

crescita dell'1%, mentre la Banca d'Italia ha di recente rivisto al ribasso la sua stima, allo 0,6%, come il Fmi, ma in entrambi i casi si trattava di valutazioni precedenti ai dati dell'ultimo trimestre. «Non saranno belle cifre» preannuncia un esponente comunitario. A novembre la Commissione prevedeva una crescita dell'1,2%. In ogni caso, eventuali raccomandazioni su manovre correttive sono posticipate a giugno, cioè dopo le elezioni europee.

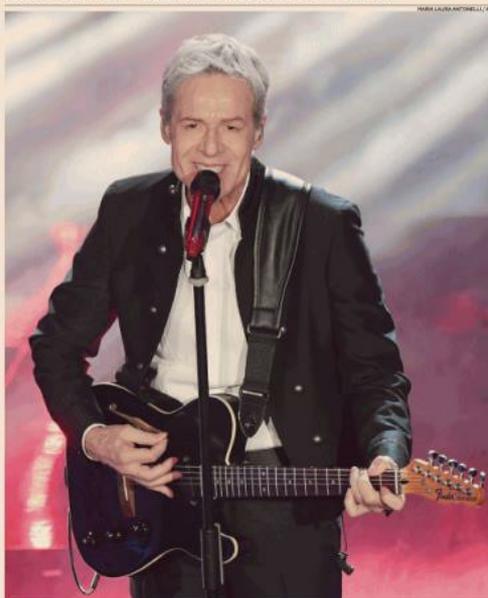
Beda Romano — a pag. 2

MERCATI

Riparte la corsa ai bond, spread giù a quota 256

Andrea Franceschi — a pag. 4

CLAUDIO BAGLIONI ACCUSATO DI CONFLITTO D'INTERESSI



Al centro della scena, Claudio Baglioni, direttore artistico del Festival di Sanremo

Sanremo raccoglie spot per 30 milioni

«Non sarà un festival politico. Il nostro sarà un festival che si basa sulle canzoni». Claudio Baglioni sgombra il campo da ogni dubbio sul secondo Sanremo, al via questa sera. Di polemiche ne ha già avute abbastanza per il conflitto d'interessi tra il suo ruolo di direttore artistico e artista sotto contratto per Sony e F&P Group, guarda caso la casa discografica e l'agenzia di

promoting meglio rappresentate per numero di artisti sul palco dell'Ariston. Ma la direttrice di Rai 1, Teresa De Santis, lo difende: «La nostra produzione musicale e culturale vive anche di contiguità». Intanto è già record di raccolta pubblicitaria che «viaggia tra i 28 e i 29 milioni, almeno tre in più dello scorso anno», spiega la dirigente Rai.

Biondi e Prico — a pag. 7

PANORAMA

VENEZUELA

Mattarella e l'Europa schierati con Guaidò Cigo, le raffinerie che fanno gola

Diciotto Paesi Ue su 28 riconoscono Juan Guaidò come presidente del Venezuela. Ma l'Italia blocca per la seconda volta la dichiarazione congiunta dell'Unione. Richiamo del presidente Mattarella a favore del cambiamento. Scontro su Cigo, il gioiello di Maduro, quinto gruppo di raffinazione in America che fa gola a Stati Uniti, Russia e creditori.

— a pagina 16

TLC

Telecom, i sindacati dicono no all'assemblea sulla revoca

Niente assemblea anticipata per Telecom. Salvo sorprese, non saranno almeno i sindacati a convocare i soci prima del 29 marzo, quando è fissata l'assemblea per l'approvazione del bilancio e per la richiesta di revoca di cinque dei dieci consiglieri in quota Elliott.

— a pagina 13

RAPPORTI

Fiere strategiche per spingere il made in Italy sui mercati esteri

Servizi a pagina 23-28

RAPPORTO CONFIMPRESA

Commercio in difficoltà, aumentano le chiusure dei punti vendita (+20%)

Da una parte pesa la crisi costante dei consumi interni, dall'altra i provvedimenti per ridurre il numero delle domeniche di apertura. Il commercio prevede per la prima volta un aumento del 20% delle chiusure dei punti vendita esistenti in Italia.

— a pagina 9

IL DIBATTITO

PERCHÉ SERVE UNA EUROPA PIÙ AMICA DELLE IMPRESE

di Antonio Tajani

Ho apprezzato l'intervento dei presidenti di Confindustria e di BusinessEurope, Vincenzo Bocca e Pierre Gattaz e condiviso molte delle loro proposte.

Crisi economica, Brexit, terrorismo, l'instabilità ai nostri confini e i flussi migratori hanno evidenziato le debolezze della costruzione europea. Egoismi nazionali, veti incrociati, eccessi burocratici, allontanano i cittadini dal progetto europeo, che appare distante e inefficace. Le stime populiste hanno facile gioco nel promettere soluzioni tanto allettanti quanto illusorie. Ma distruggere quanto abbiamo costruito finora, con 60 anni di pace, libertà, diritti fondamentali e prosperità, è un grave errore.

Guardiamo al Regno Unito. — Continua a pagina 15



PARMA. 10 | 11 APRILE. 2019

WELCOME TO FOODLAND



König (comitato crisi bancarie Ue) apre a Visco: regole da rivedere

INTERVISTA

Riconosciuti i passi in avanti verso la stabilità in Europa e in Italia

«Vado oltre il detto "ripirate il tetto quando c'è il sole". Anche che dico riparatelo anche quando piove, perché potrà piovare di più. Il compito di un regolatore è spingere le banche a fare di più. A parlare con il Sole 24 Ore è Eike König, presidente del Comitato europeo di risoluzione.

Buafalchi e Davi — a pag. 10

14%

Rapporto Fsb
La finanza ombra continua a crescere: ora vale 52mila miliardi di dollari

Maximilian Cellino — a pagina 10

TRATTAMENTO ACQUE

De Nora fa shopping negli Usa: con Miox fornirà anche Google

Antonio Larizza — a pag. 8

Il gruppo milanese De Nora, specializzato nel trattamento delle acque, annuncerà oggi l'acquisto dell'americana Miox, controllata dalla Johnson Matthey, che vanta tra la propria clientela colossi del calibro di Google, Pepsi e Coca-Cola. L'azienda italiana, guidata da Paolo Dellachia, vanta un fatturato annuo di 460 milioni e 16mila dipendenti.

COSTRUZIONI

Salvataggio Astaldi, altra fumata nera Salini e IHI rinviato offerte

Filippetti e Galvagni — a pag. 11

.export

FARE IMPRESA SULLE ROTTE DEL MONDO



Porti, gli snodi emergenti dei commerci via mare

Da quello di Jagpur, nel West Bengala (India), a quello di Nascala, nel Mozambico, i grandi porti in costruzione nel mondo si trovano tra l'Africa e il Sudest asiatico. E quanto emerge dalla classifica 2019 della Cg-La Sembra «privilegiati» i collegamenti tra l'Oriente e la costa orientale africana per via degli interessi cinesi legati alla Nuova Via della Seta. Eppure Pechino non è l'unica a investire su queste rotte.

Micaela Cappellini — a pag. 30



IL TEMPO

CAPSULE GOURMET
ristora

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Martedì 5 febbraio 2019 € 1,20

S. Agata vergine
Anno LXXV - Numero 35

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

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



Il giovane nuotatore ferito rischia di restare paralizzato. Il racconto choc della fidanzata

Le gambe di Manuel non rispondono

■ I medici concedono ancora ventiquattro ore alla speranza. Ma le gambe di Manuel Mateo Bortuzzo ancora non si muovono nonostante il giovane talento del nuoto, rimasto ferito la notte di sabato all'Axa, abbia ripreso conoscenza. Tragico il racconto della fidanzata Martina, sedici

anni, che ricorda i terribili momenti della sparatoria che ha coinvolto il giovane atleta. «Eravamo insieme, poi i colpi e lui si è accasciato al suolo» racconta Martina tra le lacrime. Intanto proseguono le ricerche dello sparatore. **Mancinelli** → a pagina 3

Ambulanze bloccate, malati a piedi

Ospedali romani pieni: i mezzi restano fermi con i pazienti a bordo e non possono intervenire
Ieri già a mezzogiorno erano inutilizzabili 56 veicoli. Per le urgenze bisogna pagare i privati

IL TEMPO di Oshø

"Il mio tessssoro"

**Show per il reddito di cittadinanza
Di Maio presenta sito e tessera**

Caleri e Solimene → alle pagine 6 e 7

■ Più che parcheggi, le aree di sosta davanti ai Pronto soccorso romani sembrano quelle delle concessionarie di ambulanze. A mezzogiorno di ieri, infatti, si è toccato il record: ben 56 mezzi costretti allo stop prolungato a causa del blocco-barelle nelle strutture d'emergenza-urgenza talmente sovraffollate che riescono a "sbarellare" i pazienti solo dopo ore di attesa. **Sbraga** → alle pagine 4 e 5

Era il terrore dei residenti Scippi seriali a San Paolo Arrestato rom

Tagliuzocchi → a pagina 19

I consumi degli italiani Nel nuovo paniere Istat zenzero e bici elettrica

Laghi → a pagina 13

Buona TV a tutti

La Rai riprova con Funari

di Maurizio Costanzo

→ a pagina 24

Via Tre Portoni, 12 - Nepi (VT)
• Tel. 348 539 4751
seguici su

Aggancia la Roma e si porta a un punto dal quarto posto Lazio, a Frosinone basta Caceido

■ Serviva vincere e così è stato dopo i passi falsi delle dirette concorrenti per la Champions. Quella vista ieri sera a Frosinone non è stata di certo una bella Lazio, ma è riuscita a concretizzare un successo che porta tre punti importantissimi: decide Calcedo. Ora la banda di Inzaghi ha agganciato la Roma e si trova a uno dal quarto posto. **Baldinacci, Pieretti e Salomone** → alle pagine 26 e 27



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

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1° FARMACI

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

Martedì 5 Febbraio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 30 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Gentlemen a € 4,00 (ItaliaOggi € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80 + Gentlemen € 2,00)

Uk € 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50 €4,00*



Giampaolo Pansa: il fascismo non può tornare
Temo molto di più il disordine dietro l'angolo
Goffredo Pistelli a pag. 7

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



I DATI DELL'INPS
Quota 100: 18 mila istanze, 4 su 10 dal Sud e 1/3 da impiegati p.a.
D'Amico a pag. 24

Semplificazione a 360 gradi

Deleghe in arrivo su commercio, agricoltura, edilizia, turismo, beni culturali, giustizia amministrativa e tributaria. Da riformare codice civile e della strada

CASSAZIONE
Se manca l'aiuto del nonno, l'assegno al figlio aumenta
Alberici a pag. 25

BOOMERANG MESS
Il No-Triv in Adriatico farà chiudere mille imprese
Valentini a pag. 6

Gli interessi italiani si tutelano attaccando l'austerità imposta da Berlino e non l'euro



Le elezioni europee sono per Matteo Salvini un'occasione irripetibile per fare campagna elettorale sulle tematiche più care alla sua constituency nordista e per ricevere un chiaro mandato politico per modificare la logica dei trattati europei adattandoli all'oggi.

I CONTI DEL FESTIVAL
Sanremo, gli spot tv più cari del 5%
Piazzotta a pag. 15

VALUTANO IL LAVORO
In Spagna i sindacati danno le stelle agli hotel
Ratti a pag. 10

RISPOSTE ASSOSOFTWARE
Ricevute delle e-fatture anche dopo cinque giorni dall'invio
Mandolini a pag. 29

Oggi, entro le 24 ore, viene rimosso il 72% dei contenuti xenofobi, razzisti o generatori di odio
La censura corre veloce sul web

Oggi, entro 24 ore, le grandi società informatiche riescono a valutare l'89% dei contenuti segnalati come xenofobi, razzisti o generatori d'odio. Ed entro le stesse ore ne rimuovono il 72%.

DIRITTO & ROVESCIO
Cécile Kyenge dovrebbe avere dei motivi di profonda riconoscenza nei confronti del Partito democratico e in particolare di Pier Luigi Bersani che la nominò, di punto in bianco, ministro per l'integrazione nel governo di Enrico Letta e, quando venne disarcionata, le assicurò un posto dorato nel Parlamento europeo dove soggiorna tuttora.

NON DOVREBBE FARSI ATTENDERE LA RISPOSTA DEGLI USA
Calcio dell'asino della Merkel a Trump. Non acquista gli F35



Il ministero della Difesa tedesco ha deciso di cancellare gli acquisti degli aerei da combattimento F35 dal programma di rinnovo della sua flotta aerea militare. La notizia, riportata da due siti (Defense news e AugenGeradeaus), conferma che il trattato franco-tedesco di Aquigrana ha già iniziato a tradurre in fatti concreti gli impegni assunti in campo militare.

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Semplificazioni - Il disegno di legge delega omnibus
Corte di cassazione - La sentenza sull'assegno ai figli
Agenzia delle entrate - I chiarimenti sulle spese di trasporto e di alloggio per l'ospite Vip

IN FRANCIA
Contro la fame nel mondo un sistema per allevare gli insetti
a pag. 12

MEDIA
Go Tv, raccolta di dicembre a +38%
a pag. 15

MARKETING
Il Capodanno cinese diventa una manna per i brand
Sottilaro a pag. 13

AL MONDO
Istituto Bruno Leoni fra i migliori think tank
a pag. 17

INTEGRATO GB SOFTWARE PER COMMERCIALISTI
Contabilità, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Paghe, Antiriciclaggio e Privacy. Disponibile in Cloud. Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.
da 96 €/mese
SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it
Info e preventivi: 06 97626328

Cinque guide di diritto (formato) a € 6,00 in più; Cinque guide di legge di febbraio 2019 a € 6,00 in più; con guide di nuovi regolamenti febbraio a € 6,00 in più

1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/19)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MARTEDÌ 5 FEBBRAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 35 | QN Anno 20 - Numero 35 | www.lanazione.it



PRATO, PUGNO DI FERRO. DATI ALLARMANTI IN TOSCANA

Basta alcol ai minorenni

Chiuso il bar della movida



NATOLI E PLASTINA ■ A pagina 14

CAPSULE GOURMET

ristora

L'ANALISI

di FRANCO CARDINI

SULLE ORME DEL SANTO

UN PAPA, ai primi del XXI secolo, in tempi di rovente polemica sull'Islam, è ospite ad Abu Dhabi di un sultano che sembra amare al tempo stesso Corano, tecnologia e modernità (con annesso business). Logico associare all'evento la visita di Francesco d'Assisi nel 1219 al sultano d'Egitto, nel quadro di una crociata che aveva invaso i suoi domini. Francesco era quindi un nemico?

■ A pagina 7

IL COMMENTO

di GIORGIO LA MALFA

UN GOVERNO PARALIZZATO

UN ESPONENTE dei 5 stelle ha dichiarato che in passato l'Italia si è sempre allineata alla politica estera altrui e oggi finalmente sul Venezuela fa da sola. Per la verità, che il 5 stelle lo sappia o meno, non è così. Abbondano i precedenti in cui l'Italia ha preso posizioni difformi dai Paesi con cui siamo alleati nella Nato o con cui partecipiamo all'integrazione europea.

[Segue a pagina 5]

Il Papa all'Imam: uniti per la pace

Abbraccio storico «Tutte le religioni sull'Arca della fratellanza»

FABRIZIO ■ Alle p. 6 e 7

STALKER BRUGIA LA EX NELL'AUTO: GRAVISSIMA. LA PERSEGUIATA DA ANNI



Simona Rocca, 40 anni, era nell'auto data alle fiamme dal suo ex

PONCHIA, PASSERI e commento di BONI ■ Alle pagine 2 e 3

EUROPA CON GUAIDÓ



Sul Venezuela l'Italia è isolata

Il Colle non ci sta

COPPARI ■ A pagina 5

SCONTO SULLA TAV

Il solito Toninelli

«Andare a Lione? Chi se ne frega»

FARRUGGIA ■ A pagina 4

CASA BIANCA FURIOSA

Una talpa svela l'agenda di Trump

«Un perditempo»

PIOLI ■ A pagina 13

La svolta dell'Ikea: i mobili in affitto

L'inchiesta Avere tutto senza possedere nulla. Dai quadri ai vestiti, la vita a nolo | Servizi e NITROSI ■ A p. 8 e 9



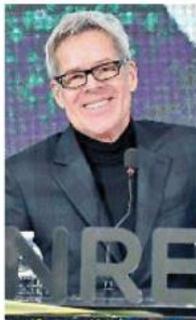
Loreto (AN) www.menghishoes.com

BOCELLI E GIORGIA SUPER OSPITI

Sanremo, si parte

Baglioni: musica e niente politica

Servizi ■ Alle p. 24 e 25



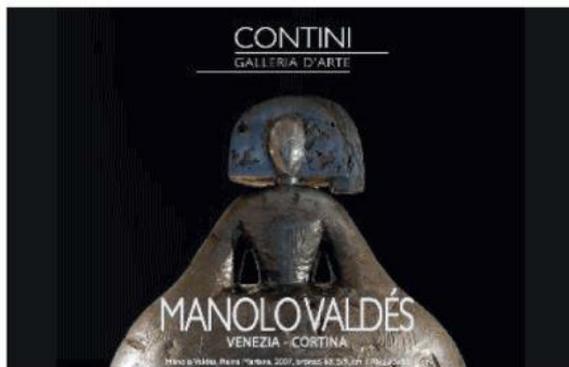
CASO SANTANCHÈ

di ENRICO CISNETTO

IL DENARO NON È TUTTO MA AIUTA

L DENARO serve a essere liberi o è lo sterco del diavolo? A suscitare scandalo sono state le parole di Daniela Santanchè.

■ A pagina 10



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



MARTEDÌ
05
02
19
ANNO 44
N° 30



Sanremo
Via al festival: stasera in gara tutti i 24 cantanti
ASSANTE, CASTALDO, FUMAROLA e MORETTI, pagine 32 e 33

LE IDEE

In Italia
€1,50



Roma

Min 5°C
Max 15°C

Milano

Min -2°C
Max 6°C

Venezuela, la sveglia di Mattarella: l'Italia si schieri con la democrazia

Il resto della Ue contro Maduro. 15 stelle: restiamo neutrali. Conte cerca una mediazione

TOMMASO CIRIACO, VINCENZO NIGRO e EUGENIO OCCORSIO, pagina 2

L'editoriale

POLITICA ESTERA DA RICUCIRE

Stefano Folli

Negli ultimi 70 anni tutto è mutato nella politica italiana tranne un aspetto: il risvolto internazionale.
pagina 27

Il reportage



Guaidó: "Parlo spesso con Salvini, Di Battista ignora cosa succede qui"

Marco Mensurati

Juan Guaidó dice che no, lui non ha paura di essere arrestato, o ucciso. Ascolta la domanda, la solita, poi risponde con Neruda: «Potranno tagliare tutti i fiori, ma non fermeranno mai la primavera».
pagina 3

Non si placa lo scontro Lega-M5S

L'Europa: Roma rischia di restituire i fondi Tav

L'analisi

LE CONVENIENZE PARALLELE

Annalisa Cuzzocrea
Carmelo Lopapa

Sarà l'occasione per tentare una tregua dopo settimane di bombardamenti tra alleati. Salvini si presenterà in giunta per le immunità al Senato per depositare non solo la sua memoria difensiva sulla richiesta di autorizzazione al processo. Ma anche un atto con la relazione con cui Conte, Di Maio e Toninelli si assumono la responsabilità politica collegiale sul fermo della nave Diciotti.
pagina 5

L'Italia rischia di pagare un conto salato sulla Tav, fino a 1,2 miliardi di euro. La stima trapela da Bruxelles. Senza passi avanti, infatti, a giugno i tecnici della Commissione europea potrebbero chiedere a Roma di restituire i fondi stanziati negli anni.
GIACOSA e LONGHINI, pagina 4

Entrate fiscali

Lotta all'evasione almeno 3 miliardi di minori incassi l'effetto annuncio sui condoni

ROBERTO PETRINI, pagina 7

La prima visita di un pontefice nel cuore dell'Islam



Il Papa e il Grande Imam di Al-Azhar ad Abu Dhabi. AHMED JABALLAH/REUTERS

Il Papa con l'Imam per la fratellanza ottocento anni dopo San Francesco

Alberto Melloni

Il viaggio del Papa nella penisola arabica si svolge sul filo di una ricorrenza centenaria, spesso evocata come cifra di una fraternità possibile fra cristiani e musulmani in terra d'Islam.
pagina 26. PAOLO RODARI, pagina 12

LA LIBERTÀ DI STAMPA AL SUPER BOWL

Stefano Massini

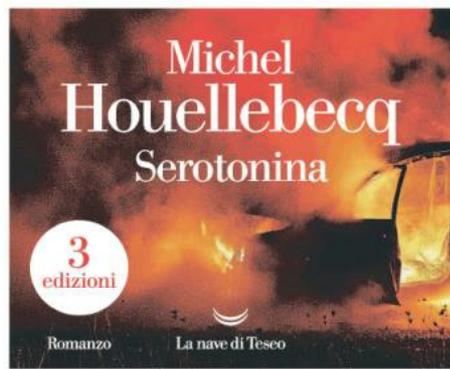
Segnare la data: negli anni della storia della pubblicità entrerà senza dubbio il 3 febbraio 2019. Come definire, se non memorabili, i sessanta secondi acquistati per la prima volta da un quotidiano, e pagati a peso d'oro durante la finalissima del football americano? Ebbene sì: l'infinita platea catodica del Super Bowl (parliamo di cento milioni di spettatori) ha visto comparire sul teleschermo - fra Amazon, le M&M's e Pepsi Cola - un piccolo grande inno al giornalismo, alla sua necessità, al suo ruolo essenziale nell'ingrangiamento delle democrazie.
pagina 27

Intervista a



Joanna Rakoff "Io, scrittrice grazie ai consigli di Mr. Salinger"

Parla chi a 23 anni incontrò l'autore del Giovane Holden all'agenzia letteraria Ober e divenne la sua "guardiana"
LUCCONE, pagine 30 e 31



RLab Domani Robot, il dominio italiano

con DVD SHOAH
Pieno Super
€11,40

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

Super Bowl Lo spot tv di Bezos in difesa dei giornali di carta

PAOLO MASTROLILLI E GIULIA ZONCA — P. 10 E P. 23

Sanremo Via al Festival sovranista in cui non passa lo straniero

DONDONI, LEONE, MATTIOLI E NEGRI — PP. 24-25



Sci Goggia&Brignone, ai Mondiali subito in pista le stelle azzurre

DANIELA COTTO — NELLO SPORT



LA STAMPA



MARTEDÌ 5 FEBBRAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C || ANNO 153 || N. 35 || 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



PRESSING SU CONTE CHE ALLA FINE ANNUNCIA: SÌ A LIBERE ELEZIONI PRESIDENZIALI

Italia isolata sul Venezuela Mattarella avvisa il governo e Salvini si smarca dai 5S

Tav, arriva l'ultimatum dell'Ue: pronti a chiedere la restituzione dei fondi

RELAZIONI PERICOLOSE

L'ABBRACCIO A MADURO CI DANNEGGIA

GIANNI RIOTTA — P. 23

Dicinnove Paesi Ue riconoscono Guaidó come presidente legittimo del Venezuela, ma l'Italia resta un passo indietro: siamo per la non ingerenza. Mattarella chiede «responsabilità». E Salvini si smarca dai 5S. Ultimatum Ue sulla Tav.

BARONI, BRESOLIN, GIOVANNINI, IACOBONI, LA MATTINA, LOMBARDO, MAGRIE SORGI — PP. 2-7

TORINO, I PM: SPINTE PER GLI INCARICHI

Appendino in Procura non accusa Pasquaretta "Nessuna estorsione"

GENTA E LEGATO — P. 7

Simona bruciata viva dall'ex: lo denunciava da due anni



Simona Rocca, 40 anni, in una foto pubblicata su Facebook: ha ustioni sul 45% del corpo GRIGNETTI E ZANCAN — P. 13

STAMPA PLUS ST+

SCUOLA

MAURO ZUCHELLI

Da Livorno a Vercelli I piccoli geni premiati dalla Nasa

P. 15



VENEZIA

ALBERTO VITUCCI

Il sindaco Brugnarò: "La tassa di entrata governerà al decoro"

P. 14



LE STORIE

LIDIA CATALANO

La sartoria dei migranti produrrà le T-Shirt degli azzurri di volley

P. 27

PAOLA SCOLA

Mombasiglio espone gli ex voto dei più poveri

P. 27

IL VIAGGIO NEGLI EMIRATI

Il Papa all'Islam: diritti delle donne e no al terrorismo

DOMENICO AGASSO JR
INVIATO AD ABU DHABI

Conto ciò che ha detto. «O Costruiamo insieme l'avvenire, o non ci sarà futuro». «È giunto il tempo in cui le religioni si spendano con coraggio per aiutare la famiglia umana a maturare la capacità di riconciliazione». Ma conta soprattutto dove lo ha detto. Il contesto è decisivo per cogliere la portata delle parole di Francesco, primo papa a camminare sul suolo del Golfo. Il Pontefice sta visitando uno Stato confessionale islamico in cui i cristiani e le altre minoranze religiose godono di relativa libertà, ma con dei limiti: le attività religiose devono essere svolte tra le mura dei luoghi di culto, e le chiese non possono avere campane o esibire la croce.

CONTINUA A PAGINA 8

L'ANALISI

LO SPIRITO DI ASSISI AD ABU DHABI

VINCENZO PAGLIA

Francesco, Vescovo di Roma, e Ahmad Al-Tayyeb, Grande Imam di Al-Azhar (nel Cairo), in occasione della visita del Papa negli Emirati Arabi, hanno firmato assieme una Dichiarazione dal titolo efficacissimo: «Fratellanza umana per la pace mondiale e la convivenza comune». La visita del Papa ha senza dubbio un sapore storico già da sé. In un momento nel quale ovunque nel mondo sembra prevalere la paura e, con facilità, si alzano muri e si rafforzano frontiere con l'illusione di difendersi e di stare tranquilli nei propri recinti, papa Francesco non ha paura, continua ad «uscire» e ad incontrare tutti, nessuno escluso. E pensare che all'inizio del pontificato aveva detto che avrebbe viaggiato poco, anche a motivo dell'età.

CONTINUA A PAGINA 23

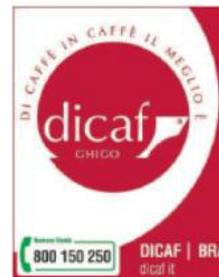
BUONGIORNO

La trattativa Stato-mafia, nel racconto ufficiale, è un'intesa fra Cosa nostra e il governo italiano, spalleggiato da uomini dei servizi segreti e delle forze dell'ordine, per stabilire una convivenza pacifica, soprattutto dopo l'assassinio di Giovanni Falcone, e Paolo Borsellino fu macellato con novanta chili di esplosivo perché avrebbe fatto di tutto per ostacolarla. Poi c'è una versione ufficiosa, proposta con un dolore e una tenacia per ora non all'altezza dei risultati da una donna sola contro il mondo, Fiammetta Borsellino, figlia di Paolo. L'ultima volta l'ha ripetuta domenica da Fabio Fazio (Che tempo che fa) ricordando il molto che non quadra. Il più grande depistaggio della storia repubblicana, ha detto, sviluppa da enormi anomalie e omissioni investigative e processuali, a cominciare dal fatto che

I santi bestemmiatori

MATTIA FELTRI

suo padre disse di sapere qualcosa su Falcone, ma non fu mai sentito dalla procura, e mai fu sentito il procuratore Giammanco, che teneva chiusi nei cassetti i report sull'arrivo a Palermo del tritolo; conduce al falso pentito Giuseppe Scarantino, determinato alla calunnia da chi lo gestiva, poliziotti e magistrati, in una incredibile truffa andata avanti sedici anni; ed è un depistaggio - ha insistito Fiammetta - che tiene poco conto dell'ostilità verso Borsellino dei capibastone per il maxiprocesso, e di colleghi e politici per le sue inchieste su mafia e appalti, archiviate tre giorni dopo l'autobomba di via D'Amelio. Ecco, nel racconto ufficiale mancano i sacerdoti, anche in toga, «della liturgia della religione dell'antimafia». Ma per fortuna ci sarà sempre chi, con Fiammetta, continuerà a bestemmiare. —





Milano, la moda scalda i motori Presentata la fashion week femminile, in scena dal 20 al 25 febbraio



Goldman scommette sul fintech di Bud La banca Usa affianca Hsbc nel finanziamento alla startup Carosielli a pagina 9

Anno XXX n. 026 Martedì 5 Febbraio 2019 €4,00

*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Gentleman a €4,00 (MF €2,00 + Gentleman €2,00)



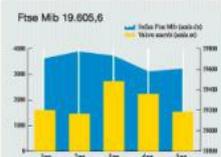
Con MF Magazine for Fashion n. 91 a €7,00 (R. 4,00 + €3,00) - Con MF Magazine for Living n. 43 a €7,00 (R. 4,00 + €3,00) - Con L'Espresso delle Associazioni Leader 2019 a €6,00 (R. 4,00 + €2,00) - Con L'Espresso delle Banche Leader 2019 a €6,00 (R. 4,00 + €2,00) - Edizione N.A.P. art. 1 c.1 L. n. 48/04/023 Milano - LN € 1,40 - C.A.P. 4301 Firenze € 1,20

TLC PREVISTO OGGI IL PRIMO CONFRONTO TRA I VERTICI DELLE DUE SOCIETÀ PER DARE VITA A UN'INFRASTRUTTURA UNICA

Rete, via al tavolo Tim-Open Fiber

Il fondo Elliott si prepara a superare il 10% nel capitale di Telecom Italia e punta dritto verso il 15%. I sindaci del gruppo rispondono agli attacchi di Vivendi: avviata un'istruttoria interna, ma non è possibile anticipare a febbraio l'assemblea

(Follis a pagina 11)



BORSA +0,15% 1€ = \$1,1445
BORSE ESTERE: Dow Jones 25.189, Nasdaq 7.338, Tokyo 20.884, Francoforte 11.177, Zurigo 8.811, Londra 7.624, Parigi 8.999
VALUTE-RENDIMENTI: Euro-Dollaro 1,1445, Euro-Sterlina 0,8768

FOCUS OGGI Capodanno cinese, festa anche per i consumi Al via oggi la settimana della Festa di Primavera. Previsto un boom di viaggi (in aereo, treno e auto) per spostamenti interni e vacanze all'estero.

In arrivo i decreti per sbloccare i nuovi Pir

Dalla Commissione Ue alle agenzie di rating: l'Italia che non cresce torna sotto la lente dei mercati

(Dal Maso e Pira alle pagine 2 e 3)

OGGI CONTI Il piano Intesa al primo test del mercato: attesi 4 miliardi di utili (Gualtieri a pagina 9)

IL CO-FONDATORE DI PIMCO L'ex re dei bond va in pensione: Bill Gross lascia Janus dopo un annus horribilis per i suoi fondi (Corvi a pagina 5)

Delta fa cassa con le cessioni per prepararsi al deal Alitalia (Zoppo a pagina 10)

PULIZIE Dopo le big bank anche Iccrea pronta a vendere la piattaforma npl (Gualtieri a pagina 7)

IL BAIL-IN VALE SOLO PER GLI ALTRI La Germania salva un'altra banca: in Nord Lb circa 4 miliardi di soldi pubblici (Ninfolo a pagina 6)

Italia Independent, il fondo EuVeca entra al fianco di Lapo Elkann (Palazzi in MF Fashion) IL ROMPIESPREAD Di Maio visita il suo vecchio liceo: il preside vieta agli studenti di contestarlo. E ai professori di interrogarlo



Le strade più belle sono quelle percorse insieme.

Un partner su cui poter contare è fondamentale. Da 35 anni siamo al fianco di famiglie italiane, grandi gruppi bancari e investitori istituzionali per accompagnarli nella scelta delle migliori soluzioni di investimento. Senza fermarci mai. Ecco come siamo diventati il più grande gruppo indipendente in Italia. Ed ecco perché siamo stati premiati come migliore società di gestione italiana anche nel 2019*. Ora lo sai: se cerchi un partner per andare lontano, puoi contare su di noi.

Contatta il tuo consulente o visita il sito www.animasgr.it



*Miglior gestore fondi Italia Big dell'Istituto Tedesco Qualità e Finanza. Per maggiori info: www.istituto-qualita.com

Messaggio pubblicitario. Prima dell'adesione leggere il KIID, che il proponente l'investimento deve consegnare prima della sottoscrizione nonché il Prospetto pubblicato e disponibile presso la sede della società, i soggetti incaricati della distribuzione e sul sito internet www.animasgr.it. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di appropriatezza o adeguatezza prevista dalla normativa vigente. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Uno statuto speciale per i porti italiani

I porti dovrebbero avere uno statuto speciale, perlomeno quando si tratta di dragare i fondali e riqualificare le banchine. Come per le ferrovie e gli aeroporti, norme preferenziali che sveltiscano le procedure e riducano il sovraffollamento burocratico dei controlli, così da realizzare infrastrutture logistiche in tempi decenti. «Per la programmazione di un'opera in Europa la media è di 164 giorni, in Italia di 280, con 15 enti che per legge devono dare un parere. Ci vuole uno statuto speciale per i porti», secondo il presidente dei porti della Sardegna, Massimo Deiana, che ha partecipato insieme ad alcuni colleghi allo "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry", tenutosi a Milano, organizzato da Clickutility, che ha messo a confronto shipping, istituzioni e logistica di terra. Procedure, procedure, procedure Dello stesso parere Carla Roncallo, presidente dell'autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria orientale (La Spezia e Marina di Carrara): «I porti sono un settore escluso dalla logica infrastrutturale che si applica alle ferrovie, finendo così per rincorre il mercato». «Siamo funzionari senza la fiducia dello Stato», secondo il segretario dell'Adsp della Campania, Francesco Messineo. «Il decreto per Genova è stato esemplare», spiega: «l'interesse è stato ricostruire il ponte velocemente. Il commissario nominato è il garante di questo obiettivo, un uomo che ha la fiducia dello Stato. All'inverso, noi funzionari dello Stato non abbiamo la stessa fiducia perché basta che affido una procedura a un avvocato di fiducia, che ha già lavorato per l'Adsp, invece di affidarmi a uno sorteggiato, per essere indagato per abuso di ufficio, senza che ci sia niente di corruttivo o legato a interesse personale». La verità, secondo Messineo, è che «nessuno dei controllori di Stato si interessa dei progetti che vogliamo fare, sono solo interessati alle procedure, non allo sviluppo». Limonium, polli sultani e conigli C'è un rapporto conflittuale tra l'attività delle autorità portuali e i loro controllori. Una relazione bizantina, sclerotica, riconducibile, secondo la maggioranza dei presidenti dei porti, alla mancata equiparazione normativa dell'attività infrastrutturale dei porti a quella degli aeroporti e le stazioni ferroviarie. «Nel mio sistema portuale racconta Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Adsp dell'Adriatico meridionale c'è la xenofobia dei fanghi. Solo quelli provenienti dal nostro porto possono andare a riempire una cassa di colmata». Deiana, dalla Sardegna, porta tre esempi: «un raccordo dei binari è stato bloccato per la presenza del pollo sultano; la scoperta del limonium, una pianta non endemica, ha fermato un'altra opera; infine, la presenza di conigli autoctoni ha bloccato degli interventi in banchina».



Informazioni Marittime

Primo Piano

Ha senso discutere della privatizzazione dei porti?

Un conto è la negoziazione con l'Ue, altro sono i conflitti di competenza e la bulimia dei controlli, che non svanirebbero con una privatizzazione. Ne discutono esperti di shipping e presidenti dei porti

di Paolo Bosso Una discussione pubblica sui "porti spa", sulla necessità di riformarli giuridicamente, di nuovo, a poco più di due anni dall'ultima volta, ha un valore relativo se prima lo Stato non chiarisce quale ruolo vuole dargli nella strategia economica del paese, quello di un'infrastruttura chiave, alla stregua di una stazione ferroviaria, un aeroporto, o un banale demanio marittimo con cui foraggiare l'apparato amministrativo dei controlli? «Siamo in bulimia legislativa», secondo Fabrizio Vettosi, amministratore delegato di Venice Shipping and Logistics, intervenuto allo Shipping Forwarding&Logistics, tenutosi a Milano il 31 gennaio e primo febbraio. «Ci sono spiega - le linee guida del ministero dei Trasporti che rispondono a quelle dell'Autorità di regolazione dei trasporti. In una situazione così, dove c'è da riformare il criterio delle concessioni e rendere più veloci i tempi di realizzazione delle opere, di un'altra riforma delle autorità portuali non ce n'è bisogno». Da poco più di un anno Bruxelles ha avviato con l'Italia un lungo processo di negoziazione che darà una nuova forma giuridica delle autorità portuali. La Commissione europea ha chiesto di regolare in modo diverso il meccanismo delle concessioni perché i canoni generano un'attività economica e vanno quindi tassati. Ma in Italia i canoni di concessione, pur generando un'attività economica, sono gestiti da un ente pubblico non economico che, per legge (con una Corte dei conti che vigila), li può reinvestire solo nella propria attività senza fare profitto. Per esempio, nella manutenzione e nello sviluppo del demanio, di cui l'autorità di sistema portuale ne è l'unica responsabile. Dalla primavera scorsa, dall'inizio dell'indagine della Dg Commission, il dibattito in Italia ha sollevato un'altra questione, più importante: il ruolo dei porti nella strategia economica del paese. I presidenti non chiedono la privatizzazione o meno delle autorità portuali, piuttosto una burocrazia più snella e organismi di controllo non inquisitori, capaci di non creare conflitti ma di risolverli. Una questione, secondo la maggioranza, risolvibile equiparando i porti alle ferrovie e agli aeroporti e le navi a treni e aerei. «Crediamo che l'abito faccia il monaco, che basti cambiare il vestito per risolvere i problemi dei tempi e i conflitti di gestione», secondo Ugo Patroni Griffi, presidente dell'autorità di sistema portuale dell'adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli). «È un vecchio vizio italiano continua -, quello di copiare male le idee altrui. Lo abbiamo fatto con le Asl e ora potremmo farlo con i porti. Piuttosto c'è da rifare le procedure per assegnare gli appalti, realizzare i dragaggi e l'urbanistica collegata alle opere del demanio». «L'architettura istituzionale dei porti dipende dall'assetto normativo europeo e nazionale. Occorre tenere una linea coerente tra due ordinamenti che in questo momento non appaiono allineati. Per l'Europa i porti sono imprese, in quanto svolgono attività economica. Per l'Italia i porti sono regolatori pubblici. A mio avviso non è possibile conciliare queste due visioni. Sarà necessario sceglierne una, valutando con estrema attenzione le conseguenze dei due scenari», sintetizza il presidente dei porti della Campania, Pietro Spirito. «Ho visto l'Anas trasformarsi in spa pubblica, non è cambiato nulla. Piuttosto i porti sono un settore escluso e non sono equiparati alle ferrovie», secondo Carla Roncallo, presidente dei porti di La Spezia e Marina di Carrara. Sovrintendenti diffidati «La privatizzazione dei porti comporta la liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici, siamo sicuri di volerla fare? Cosa cambierebbe per i piani regolatori portuali, per le conferenze dei presidenti dei porti?», si domanda Pino Musolino, presidente del sistema portuale veneto, che continua: «fondato nel 1917, nel 2017 porto Marghera è diventato un porto storico e la sovrintendenza ha vincolato due magazzini e i binari, due opere industriali diventate improvvisamente intoccabili. Non vedo come una spa possa risolvere questo problema». «I sovrintendenti sono diffidati dal dare valutazioni economiche. La procura denunciò il porto di Napoli per danno erariale se abbattesse un vecchio magazzino che rientra nel piano urbanistico grazie al fatto che si trova poco distante dalla via principale della città. Questo è un paese malato ma i porti devono restare al cento per cento pubblici, senza alcun dubbio», secondo il segretario dell'autorità di sistema portuale della Campania, Francesco Messineo. Che sia



pubblica o meno, il cluster marittimo è tutto sommato contro la via di mezzo, un «ibrido bizantino all'italiana», come l'ha giudicato Patroni Griffi. In realtà un ibrido già c'è, le Ferrovie dello stato, ma «sono una società privata che gestisce binari pubblici», precisa Messineo. «O spa totale o pubblico totale, non esiste una via di mezzo. Il porto del Pireo è stato un esempio di successo proprio perché è stata un'operazione di totale privatizzazione», conclude Vettosi.

Porti pubblici o privati? La risposta dei presidenti AdSp

Riuniti a Ravenna, esprimono la necessità di semplificazione

Giulia Sarti

RAVENNA Come avevamo annunciato dalle pagine del nostro giornale, con il patrocinio del ministero dei Trasporti, di Assoporti e Confetra e il supporto dell'AdSp di Ravenna, del Comune di Ravenna e dell'ordine degli avvocati di Ravenna, è stato inaugurato il 1° Febbraio alla Camera di commercio, il master in Diritto marittimo, portuale e della logistica dell'Università di Bologna, dipartimento di scienze giuridiche, diretto dalla prof. Greta Tellarini. L'evento è stato l'occasione per parlare di portualità con la tavola rotonda Porti: pubblici o privati? durante la quale si sono confrontati Daniele Rossi (presidente dell'AdSp ravennate), Antonino De Simone, Massimo Deiana, Rodolfo Giampieri, Francesco Messineo, Pino Musolino, Carla Roncallo, Paolo Signorini e Nereo Marcucci di Confetra. Il parere, sulla risposta alla domanda del convegno, è stato comune. Questo è un incontro importante ha commentato Marcucci perché i vertici delle AdSp presenti hanno chiesto di essere più efficienti e meno destabilizzati dalla burocrazia. Quindi la privatizzazione non è una prospettiva cui aspirano. Una posizione, a mio avviso, di grande buonsenso. L'economia portuale vale il 3-4% del Pil nazionale, che sale al 10% con il mondo della logistica ha dichiarato Daniele Rossi. Le AdSp vanno messe nelle condizioni di lavorare. Abbiamo risorse, capacità tecnica e una visione strategica comune preziose per lo sviluppo della portualità del nostro Paese. Massimo Deiana (presidente AdSp mare di Sardegna) ha sottolineato che se la portualità è un settore strategico, bisogna darle le gambe per camminare, la questione porti pubblici o privati passa in secondo piano. Per Carla Roncallo (AdSp mar Ligure orientale), i porti devono rimanere pubblici, bisogna lavorare sulla semplificazione, su ciò che ostacola lo sviluppo dei porti senza cambiare l'attuale governance. Prima di arrivare ai porti pubblici o privati ha sostenuto Pino Musolino, presidente AdSp del mare Adriatico settentrionale- vorrei vedere risolti i colli di bottiglia, anche lasciando la situazione invariata. Ci servono qualità ed efficienza, dobbiamo risolvere i punti critici e reagire. E per fare questo non bisogna per forza essere porti privati. Il presidente dell'Autorità portuale del mar Ligure occidentale Paolo Signorini, vedrebbe bene un modello di governance simile a quello delle Ferrovie dello stato, quindi con uno statuto snello, pur sempre nell'orbita pubblica. Per quanto riguarda il master universitario, Greta Tellarini ha spiegato che il progetto, fino a un anno fa solo un'idea, è ora un'offerta concreta: Abbiamo scommesso su un percorso formativo completo di studi giuridici in tema di trasporti, portualità e logistica, che comprendesse un indirizzo di corso di laurea triennale specifico e un master universitario di primo livello. I numeri, sotto il profilo delle iscrizioni (26), ci hanno dato ragione, ciò sulla base anche del fatto che questo percorso formativo rappresenta attualmente un unicum nel panorama universitario italiano. Nei prossimi anni - ha sottolineato il sindaco Michele De Pascale- lo sviluppo della portualità ravennate, anche grazie al progetto dell'hub portuale, comporterà nuove prospettive e potenzialità, e determinerà mutate esigenze di mercato a cui il territorio dovrà essere capace di rispondere con altrettante nuove professionalità. Con i corsi e i master attivati al campus di Ravenna dell'Università di Bologna, Ravenna sarà un punto di riferimento internazionale nell'ambito della formazione legata all'economia del mare.



Ferpress

Trieste

Porto di Trieste: sopralluogo di Rixi e Geraci al cantiere della Piattaforma logistica

(FERPRESS) Trieste, 4 FEB Il viceministro alle Infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi e il sottosegretario allo Sviluppo economico, Michele Geraci hanno visitato le infrastrutture del porto di Trieste. I due esponenti del Governo sono stati accolti dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, che ha illustrato i piani di sviluppo del porto con particolare attenzione per i nuovi investimenti ferroviari, che ammontano a circa 120 milioni di euro. Fulcro della visita è stato il sopralluogo alle infrastrutture portuali. Prima tappa: il cantiere della Piattaforma logistica, i cui lavori avviati nel 2016 verranno conclusi entro l'anno, come ha annunciato Francesco Parisi, presidente di PLT (Piattaforma Logistica Trieste) durante il sopralluogo. A seguire una visita a FREEeste, la nuova free zone industriale a Bagnoli della Rosandra, di proprietà dell'Interporto di Trieste. Rixi e Geraci, guidati dal direttore Oliviero Petz hanno potuto vedere una parte della struttura. Diventata da poco operativa, l'area gode dei benefici del punto franco, e comprende un'area di 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti. Ci aspettiamo molto dal porto di Trieste, uno dei punti nevralgici del sistema portuale italiano ha dichiarato Rixi a margine della visita. Il viceministro ai Trasporti ha sottolineato anche il ruolo strategico dello scalo rispetto ai mercati dell'Est Europa, nonché l'importanza della zona franca per Trieste, che deve essere valorizzata il più possibile, anche con la trasformazione di carattere industriale, consentendo al porto di essere ancora più attrattivo. Durante l'incontro conclusivo con la stampa, il viceministro ha colto l'occasione per rimarcare la nuova centralità che sta assumendo il Mediterraneo a tutto vantaggio di Trieste e della portualità italiana, che ha le carte per competere con i porti del Nord Europa. Plauso per la performance dello scalo anche dal sottosegretario Michele Geraci: Oggi siamo qui per cercare tra i partner commerciali del porto, soggetti che possano essere interessati ad investire nello scalo. La forza di Trieste sta nella sua posizione geografica rispetto ai mercati del Far East. Per il presidente dell'Autorità di Sistema, Zeno D'Agostino: La presenza oggi di due esponenti del Governo è indice della dinamicità del porto e del ruolo che sta rivestendo su scala internazionale. Stiamo dimostrando, assieme agli altri scali italiani, quanto sia fondamentale questo settore per il rilancio economico dell'Italia.



L' ESPERTO FABBRI: RIFLETTORI CRITICI ANCHE PER LA BREXIT E LE POLITICHE USA

La Brexit sul piano geopolitico è un problema che riguarda quasi solo il Regno Unito, molto meno l' Europa. Parola di Dario Fabbri, esperto di geopolitica della rivista Limes, intervenuto ieri all' evento di Soave per presentare un quadro d' insieme degli equilibri mondiali. «Gli effetti economici della Brexit sono altra cosa, ma sul piano geopolitico il Regno Unito potrebbe smettere di esistere per come lo conosciamo».

E attenti anche alla Cina, un gigante economico, ma con le sue belle fragilità. «Il grande progetto di costruire nuove "vie della seta" per sottrarsi al dominio americano collegandosi all' Europa via terra fa affidamento su paesi che non sono l' emblema della stabilità. I cinesi hanno messo gli occhi anche sull' Italia come possibile terminale, prima puntando su Gioia Tauro, adesso sono interessati al **porto** di Trieste, se non fosse che non è ben collegato con le città italiane».

Quanto agli Stati Uniti, la loro strategia nei confronti dell' Europa non è cambiata rispetto a inizio 900: «Tutto ciò che rappresenta un punto di contatto tra Russia e Germania è qualcosa che per gli Usa va contrastato - ha osservato Fabbri -. L' idea americana non è quella di distruggere l' Eurozona, ma di renderla meno coesa. La volontà di disarticolare la sfera di influenza tedesca sull' Europa, del resto, esiste dagli anni della presidenza Obama». S.T.



Il Nautilus

Trieste

II VICE MINISTRO ALLE INFRASTRUTTURE EDOARDO RIXI AL PORTO DI TRIESTE

TRIESTE Il viceministro alle Infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi e il sottosegretario allo Sviluppo economico, Michele Geraci hanno visitato le infrastrutture del porto di Trieste. I due esponenti del Governo sono stati accolti dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, che ha illustrato i piani di sviluppo del porto con particolare attenzione per i nuovi investimenti ferroviari, che ammontano a circa 120 milioni di euro. Fulcro della visita è stato il sopralluogo alle infrastrutture portuali. Prima tappa: il cantiere della Piattaforma logistica, i cui lavori avviati nel 2016 verranno conclusi entro l'anno, come ha annunciato Francesco Parisi, presidente di PLT (Piattaforma Logistica Trieste) durante il sopralluogo. A seguire una visita a FREEeste, la nuova free zone industriale a Bagnoli della Rosandra, di proprietà dell'Interporto di Trieste. Rixi e Geraci, guidati dal direttore Oliviero Petz hanno potuto vedere una parte della struttura. Diventata da poco operativa, l'area gode dei benefici del punto franco, e comprende un'area di 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti. Ci aspettiamo molto dal porto di Trieste, uno dei punti nevralgici del sistema portuale italiano ha dichiarato Rixi a margine della visita. Il viceministro ai Trasporti ha sottolineato anche il ruolo strategico dello scalo rispetto ai mercati dell'Est Europa, nonché l'importanza della zona franca per Trieste, che deve essere valorizzata il più possibile, anche con la trasformazione di carattere industriale, consentendo al porto di essere ancora più attrattivo. Durante l'incontro conclusivo con la stampa, il viceministro ha colto l'occasione per rimarcare la nuova centralità che sta assumendo il Mediterraneo a tutto vantaggio di Trieste e della portualità italiana, che ha le carte per competere con i porti del Nord Europa. Plauso per la performance dello scalo anche dal sottosegretario Michele Geraci: Oggi siamo qui per cercare tra i partner commerciali del porto, soggetti che possano essere interessati ad investire nello scalo. La forza di Trieste sta nella sua posizione geografica rispetto ai mercati del Far East. Per il presidente dell'Autorità di Sistema, Zeno D'Agostino: La presenza oggi di due esponenti del Governo è indice della dinamicità del porto e del ruolo che sta rivestendo su scala internazionale. Stiamo dimostrando, assieme agli altri scali italiani, quanto sia fondamentale questo settore per il rilancio economico dell'Italia.



Informazioni Marittime

Trieste

Trieste, piattaforma logistica conclusa entro l'anno. Rixi visita il porto

I lavori per la Piattaforma Logistica del porto di Trieste termineranno entro il 2019. Lo hanno assicurato nei giorni scorsi i vertici dello scalo giuliano durante la visita del viceministro alle Infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi e del sottosegretario allo Sviluppo economico, Michele Geraci. I due esponenti del governo sono stati accolti dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, che ha illustrato i piani di sviluppo del porto con particolare attenzione per i nuovi investimenti ferroviari, che ammontano a circa 120 milioni di euro. Fulcro della visita è stato il sopralluogo alle infrastrutture portuali. Prima tappa: il cantiere della Piattaforma logistica, i cui lavori avviati nel 2016 verranno conclusi entro l'anno, come ha annunciato Francesco Parisi, presidente di PLT (Piattaforma Logistica Trieste) durante il sopralluogo. A seguire una visita a FREEeste, la nuova free zone industriale a Bagnoli della Rosandra, di proprietà dell'Interporto di Trieste. Rixi e Geraci, guidati dal direttore Oliviero Petz hanno potuto vedere una parte della struttura. Diventata da poco operativa, l'area gode dei benefici del punto franco, e comprende un'area di 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti. "Ci aspettiamo molto dal porto di Trieste, uno dei punti nevralgici del sistema portuale italiano" ha dichiarato Rixi a margine della visita. Il viceministro ai Trasporti ha sottolineato anche il ruolo strategico dello scalo rispetto ai mercati dell'Est Europa, nonché l'importanza della zona franca per Trieste, che "deve essere valorizzata il più possibile, anche con la trasformazione di carattere industriale, consentendo al porto di essere ancora più attrattivo". Durante l'incontro conclusivo con la stampa, il viceministro ha colto l'occasione per rimarcare la nuova centralità che sta assumendo il Mediterraneo a tutto vantaggio di Trieste e della portualità italiana, che ha le carte per competere con i porti del Nord Europa. Sottolinea positivamente la performance dello scalo anche dal sottosegretario Michele Geraci: "Oggi siamo qui per cercare tra i partner commerciali del porto, soggetti che possano essere interessati ad investire nello scalo. La forza di Trieste sta nella sua posizione geografica rispetto ai mercati del Far East." Per il presidente dell'Autorità di Sistema, Zeno D'Agostino: "La presenza oggi di due esponenti del Governo è indice della dinamicità del porto e del ruolo che sta rivestendo su scala internazionale. Stiamo dimostrando, assieme agli altri scali italiani, quanto sia fondamentale questo settore per il rilancio economico dell'Italia".



Friuli: accordo per occupazione con AdSp

Massimo Belli

TRIESTE Il Friuli Venezia Giulia sarà la prima Regione in Italia a mettere a punto un protocollo con l'Autorità di Sistema portuale per fornire supporto destinato a qualificazione, ricollocazione e reinserimento nel mercato del lavoro di coloro che operano nel settore portuale. È questo l'obiettivo del protocollo di collaborazione tra Regione e Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale che la Giunta, su proposta dell'assessore al Lavoro, Alessia Rosolen, ha approvato venerdì scorso durante la seduta dell'esecutivo. Ora ha commentato Rosolen possiamo avviare percorsi di formazione e incrociare domanda e offerta nel delicato settore dei lavori portuali. È un'iniziativa innovativa a livello nazionale perché è la prima volta che Regione e AdSp opereranno insieme nel settore dell'occupazione in un ambito, quello del porto di Trieste, che è il luogo principe per lo sviluppo del Friuli Venezia Giulia. Il documento è il frutto dell'esito degli incontri svoltosi tra la direzione centrale Lavoro della Regione e l'Autorità portuale, nel corso dei quali sono stati esaminati gli ambiti di possibile collaborazione tra le parti. Nello specifico l'attenzione si è concentrata sulla realizzazione di attività di interesse comune riguardanti la qualificazione, riqualificazione, ricollocazione e reinserimento dei lavoratori del settore portuale; l'obiettivo è quello di favorire la crescita, competitività, e capacità di innovazione delle imprese e dell'intero sistema economico-produttivo del territorio. Il protocollo prevede una serie di interventi operativi. Tra questi figura la qualificazione professionale dei lavoratori portuali già occupati e la collaborazione tra l'Autorità e il sistema regionale dei servizi pubblici per il lavoro nelle politiche a sostegno dello sviluppo e della crescita del mercato del lavoro nel porto di Trieste. A ciò si aggiunge la realizzazione di misure formative per lo svolgimento di mansioni diverse nell'ambito portuale nonché di iniziative di orientamento e intermediazione per la ricollocazione, al di fuori di questo specifico settore, dei lavoratori che non possono più operare nel comparto. Infine l'atto approvato dalla giunta offre collaborazione alle aziende che intendono insediarsi nell'area portuale, dando loro una gamma di servizi per la ricerca del personale necessario da inserire nell'organico dell'impresa. L'attuazione del protocollo è assicurata attraverso momenti di confronto e di monitoraggio che saranno concordati ogni volta si renda necessario e, di regola, a cadenza semestrale.



Mion (Vtp): «I croceristi pagano volentieri per avere una città e servizi migliori»

Le critiche dei tour operator: «Stagione avviata, mai avvertiti»

Giacomo Costa

VENEZIA «Il contributo di sbarco? Farà chiarezza, avremo i numeri reali delle presenze turistiche e si scardinerà la convinzione che ad affollare il centro storico siano orde di croceristi». Gianni Mion è il presidente di Venezia Terminal Passeggeri, la società di gestione del terminal crociere. E proprio dalla crociera partirà il ticket di accesso. Vtp i numeri li ha già e ci tiene a mettere i puntini sulle «i»: «Di media sono un milione e mezzo di persone in un anno, non certo i 30 che si stimano complessivamente. Neanche chi sbarca da una nave da crociera è contento di camminare in strade sovraffollate, tutti preferiscono un luogo vivo e vivibile. E sono disposti a pagare per avere servizi migliori». Mion ha discusso a lungo con Ca' Farsetti, mettendo sul tavolo necessità e perplessità.

Diverso il punto di vista di chi non è mai stato contattato dall'amministrazione comunale, come Turive, che riunisce agenzie di viaggio e tour operator: «Nessuno ci ha detto nulla - attacca il presidente Francesco Manni - Il Comune ha parlato solo con le solite categorie: Aepe, Ava, il porto... Ma è assurdo che su questi argomenti conti più il parere di un ristoratore rispetto a quello di chi organizza viaggi e gite in città».

Noi fissiamo i prezzi di anno in anno, dal 1 aprile al 31 marzo, cambiare in corsa è un problema. Mercoledì c'è una fiera di settore a Milano, vengano il sindaco o l'assessore al Turismo a spiegare cosa succederà». Su una cosa, comunque, Turive concorda con Vtp: i grandi numeri non sono quelli dei croceristi. «La maggior parte dei turisti escursionisti arrivano dal resto del Veneto. E quindi saranno esentati dal pagare il contributo».

Simili i dubbi che, dall'inizio, circolano tra i lancioni; eppure i rappresentanti del settore avevano avuto modo di parlare con il sindaco, ma senza toccare le questioni più complesse, come le procedure di riscossione: «I nostri clienti sono in gran parte pernottanti, oppure arrivano con i bus turistici, quindi pagano già», sottolineava Stefano Citton, portavoce dell'associazione Granturismo, ricordando anche come a bordo non si emettano biglietti, perché le gite si pagano con fatture o ricevute fiscali rilasciate alle agenzie di viaggio.

Il rischio, in pratica, è di far pagare due volte lo stesso viaggiatore, una preoccupazione condivisa da Vtp. La chiave per risolvere molte difficoltà, secondo il sindaco, sarà la prenotazione, che per il 2022 non sarà obbligatoria, ma caldamente raccomandata.

Anche qui, lo stupore di Manni: «Chi organizza questi aspetti se non le agenzie? Perché non ci hanno interpellati?». In realtà la giunta, assieme a Venis, avrebbe previsto una piattaforma specifica in cui far convergere anche i tour operator: «Se sarà come l'attuale sito del Comune, più che aiutare causerà confusione. Basta guardare le tariffe indicate oggi per i giri in gondola, diverse da quelle reali».

Difficile oggi ipotizzare gli effetti della manovra, più semplice immaginare come sarà accolta da lavoratori e turisti; per i primi si è espresso il presidente di Confcommercio Massimo Zanon: «Siamo positivi, perché vediamo confermata l'esenzione per gli operatori e i loro clienti. Speriamo anche nell'esenzione per i pullman che già pagano la tassa d'ingresso in città, da estendere ai visitatori che soggiornano nel litorale». Per soddisfare maggiormente i visitatori, secondo Zanon, si potrebbe «ritoccare la tassa e farle corrispondere l'acquisto di servizi a pagamento, come i biglietti dei musei», mentre secondo Mion sarebbe più importante potenziare quelli già esistenti, come i bagni pubblici: «Il crocerista non ha problemi a contribuire, se percepisce il miglioramento in città». E tra tante opinioni, non manca quella del gruppo 25 Aprile, che pure in passato aveva ipotizzato limitazioni per ridurre i flussi turistici: ieri, sui social, circolava un «sondaggio semiserio» che domandava se «pagare un tassa per andare a visitare la fidanzata» sia un modo per «incentivare il nuoto», «scoraggiare gli incroci con i genovesi», «tassare le relazioni extraconiugali».



Ferpress

Venezia

Porto di Venezia: 2018, anno di record storici e di segni solo positivi

(FERPRESS) Venezia, 4 FEB La movimentazione complessiva delle merci a fine 2018 cresce dello 5.4% rispetto all'anno precedente; si passa dalle 25.134.624 tonnellate del 2017 alle 26.495.278 tonnellate movimentate nell'anno appena concluso. Sul totale delle merci movimentate, risulta prevalente la quota di merci ascrivibili al settore manifatturiero, pari al 52%, che ricomprendono container, rinfuse solide come ad esempio prodotti siderurgici, rinfuse liquide o merci in colli (tutti prodotti che servono la produzione delle industrie del Veneto e del Nordest); segue il settore energetico per lo più relativo agli additivi per la miscelazione del bio-diesel o ad altre materie prime per la produzione energetica al 38% e l'agroalimentare al 10%, da intendersi come merce volta all'alimentazione umana o animale. La prevalenza della componente manifatturiera si rinviene negli ottimi risultati registrati dai settori portuali ad esso connessi. A partire dal traffico container (+3.4% nel 2018 rispetto al 2017), interamente a servizio dell'import/export del mercato domestico. Il 100% dei 632.250 TEU movimentati nel Porto di Venezia infatti provengono o sono destinati esclusivamente alle imprese del tessuto produttivo locale, regionale o del Nord Est. Non un solo container viene movimentato in transhipment, modalità che sfrutta il porto solo come mero scambiatore per rifornire altri mercati. Anche il traffico project cargo, nel quale Venezia conferma la leadership nazionale, ha registrato la movimentazione di 800 pezzi unici ad altissimo valore aggiunto, esportati dalle industrie della Pianura padana, attraverso lo scalo lagunare. A riprova della funzione prevalentemente manifatturiera del Porto di Venezia, si registra anche la crescita a doppia cifra (+20.8% per un totale di 1.841.491 tonnellate) delle merci trasportate via traghetto, a conferma dell'ottima risposta del mercato rispetto al nuovo terminal di Fusina dedicato esclusivamente al traffico ro/ro e ro/pax. Un settore che, una volta operativa la seconda darsena in corso di implementazione, vedrà duplicata l'offerta portuale a servizio delle Autostrade del Mare. Il 2018 registra poi ottimi risultati anche per quanto concerne lo sviluppo intermodale del Porto di Venezia. Record storico anche per il traffico ferroviario. Nel 2018 sono stati 100.754 i carri movimentati (+11,3% rispetto al 2017) per 2.596.742,96 tonnellate (+11,2%) pari a 5.543 treni/anno gestiti alla stazione di Marghera Scalo. Il record storico del traffico ferroviario conferma la buona risposta del mercato all'implementazione condotta sia sotto il profilo infrastrutturale, sia sotto il profilo operativo della modalità ferroviaria; modalità che raggiunge destinazioni a medio e lungo raggio come, ad esempio, Cremona, Verona e Rho in Italia e destinazioni estere (per lo più tedesche o austriache) attraverso il Brennero e il Tarvisio. Allo stesso modo, la crescita registrata per quanto concerne la modalità fluviale, pari a +71.3% di tonnellate trasportate, testimonia l'interesse del mercato per il Porto di Venezia, unico scalo nazionale che, attraverso la via navigabile Fissero-Tartaro-Canal Bianco, può connettere lo scalo commerciale con il Porto di Valdaro (Mantova) 365 giorni all'anno mentre, utilizzando il Po, può raggiungere Piacenza 265 giorni all'anno. I principali, ulteriori segni positivi registrati nel 2018 riguardano le rinfuse solide che segnano un +7.8%; tra queste cresce più di tutti il settore dei cereali che segna un +27.6% su base annua con oltre 200.000 tonnellate in più. Bene anche i materiali da costruzione (metalli, cemento, calce, malta) che segnano un +34.8% rispetto al 2017. Infine, i passeggeri nel 2018 sono stati 1.787.848 di cui 1.579.246 crocieristi (+9.2% rispetto al 2017) e 208.602 passeggeri locali ovvero da



PORTO DI VENEZIA: 2018, UN ANNO DI RECORD STORICI E DI SEGNI SOLO POSITIVI

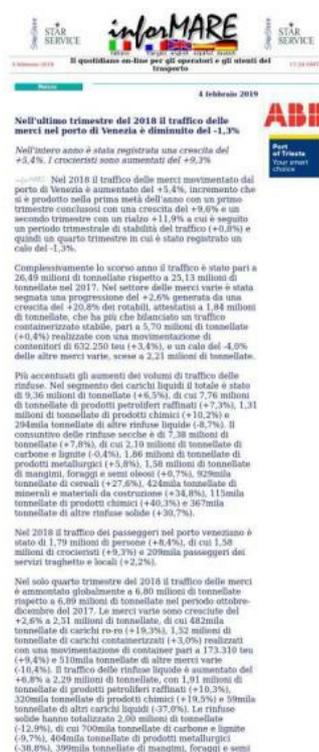
Scritto da Redazione

VENEZIA La movimentazione complessiva delle merci a fine 2018 cresce dello 5.4% rispetto all'anno precedente; si passa dalle 25.134.624 tonnellate del 2017 alle 26.495.278 tonnellate movimentate nell'anno appena concluso. Sul totale delle merci movimentate, risulta prevalente la quota di merci ascrivibili al settore manifatturiero, pari al 52%, che ricomprendono container, rinfuse solide come ad esempio prodotti siderurgici, rinfuse liquide o merci in colli (tutti prodotti che servono la produzione delle industrie del Veneto e del Nordest); segue il settore energetico per lo più relativo agli additivi per la miscelazione del biodiesel o ad altre materie prime per la produzione energetica al 38% e l'agroalimentare al 10%, da intendersi come merce volta all'alimentazione umana o animale. La prevalenza della componente manifatturiera si rinviene negli ottimi risultati registrati dai settori portuali ad esso connessi. A partire dal traffico container (+3.4% nel 2018 rispetto al 2017), interamente a servizio dell'import/export del mercato domestico. Il 100% dei 632.250 TEU movimentanti nel Porto di Venezia infatti provengono o sono destinati esclusivamente alle imprese del tessuto produttivo locale, regionale o del Nord Est. Non un solo container viene movimentato in transhipment, modalità che sfrutta il porto solo come mero scambiatore per rifornire altri mercati. Anche il traffico project cargo, nel quale Venezia conferma la leadership nazionale, ha registrato la movimentazione di 800 pezzi unici ad altissimo valore aggiunto, esportati dalle industrie della Pianura padana, attraverso lo scalo lagunare. A riprova della funzione prevalentemente manifatturiera del Porto di Venezia, si registra anche la crescita a doppia cifra (+20.8% per un totale di 1.841.491 tonnellate) delle merci trasportate via traghetto, a conferma dell'ottima risposta del mercato rispetto al nuovo terminal di Fusina dedicato esclusivamente al traffico ro/ro e ro/pax. Un settore che, una volta operativa la seconda darsena in corso di implementazione, vedrà duplicata l'offerta portuale a servizio delle Autostrade del Mare. Il 2018 registra poi ottimi risultati anche per quanto concerne lo sviluppo intermodale del Porto di Venezia. Record storico anche per il traffico ferroviario. Nel 2018 sono stati 100.754 i carri movimentati (+11,3% rispetto al 2017) per 2.596.742,96 tonnellate (+11,2%) pari a 5.543 treni/anno gestiti alla stazione di Marghera Scalo. Il record storico del traffico ferroviario conferma la buona risposta del mercato all'implementazione condotta sia sotto il profilo infrastrutturale, sia sotto il profilo operativo della modalità ferroviaria; modalità che raggiunge destinazioni a medio e lungo raggio come, ad esempio, Cremona, Verona e Rho in Italia e destinazioni estere (per lo più tedesche o austriache) attraverso il Brennero e il Tarvisio. Allo stesso modo, la crescita registrata per quanto concerne la modalità fluviale, pari a +71.3% di tonnellate trasportate, testimonia l'interesse del mercato per il Porto di Venezia, unico scalo nazionale che, attraverso la via navigabile Fissero-Tartaro-Canal Bianco, può connettere lo scalo commerciale con il Porto di Valdaro (Mantova) 365 giorni all'anno mentre, utilizzando il Po, può raggiungere Piacenza 265 giorni all'anno. I principali, ulteriori segni positivi registrati nel 2018 riguardano le rinfuse solide che segnano un +7.8%; tra queste cresce più di tutti il settore dei cereali che segna un +27.6% su base annua con oltre 200.000 tonnellate in più. Bene anche i materiali da costruzione (metalli, cemento, calce, malta) che segnano un +34.8% rispetto al 2017. Infine, i passeggeri nel 2018 sono stati 1.787.848 di cui 1.579.246 crocieristi (+9.2% rispetto al 2017) e 208.602 passeggeri locali ovvero da traghetti e da navigazione entro le 20 miglia nautiche con una crescita del 2.2% nel 2018.



Nell'ultimo trimestre del 2018 il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -1,3%

Nel 2018 il traffico delle merci movimentato dal porto di Venezia è aumentato del +5,4%, incremento che si è prodotto nella prima metà dell'anno con un primo trimestre conclusosi con una crescita del +9,6% e un secondo trimestre con un rialzo +11,9% a cui è seguito un periodo trimestrale di stabilità del traffico (+0,8%) e quindi un quarto trimestre in cui è stato registrato un calo del -1,3%. Complessivamente lo scorso anno il traffico è stato pari a 26,49 milioni di tonnellate rispetto a 25,13 milioni di tonnellate nel 2017. Nel settore delle merci varie è stata segnata una progressione del +2,6% generata da una crescita del +20,8% dei rotabili, attestatisi a 1,84 milioni di tonnellate, che ha più che bilanciato un traffico containerizzato stabile, pari a 5,70 milioni di tonnellate (+0,4%) realizzate con una movimentazione di contenitori di 632.250 teu (+3,4%), e un calo del -4,0% delle altre merci varie, scese a 2,21 milioni di tonnellate. Più accentuati gli aumenti dei volumi di traffico delle rinfuse. Nel segmento dei carichi liquidi il totale è stato di 9,36 milioni di tonnellate (+6,5%), di cui 7,76 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+7,3%), 1,31 milioni di tonnellate di prodotti chimici (+10,2%) e 294mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-8,7%). Il consuntivo delle rinfuse secche è di 7,38 milioni di tonnellate (+7,8%), di cui 2,10 milioni di tonnellate di carbone e lignite (-0,4%), 1,86 milioni di tonnellate di prodotti metallurgici (+5,8%), 1,58 milioni di tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+0,7%), 929mila tonnellate di cereali (+27,6%), 424mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+34,8%), 115mila tonnellate di prodotti chimici (+40,3%) e 367mila tonnellate di altre rinfuse solide (+30,7%). Nel 2018 il traffico dei passeggeri nel porto veneziano è stato di 1,79 milioni di persone (+8,4%), di cui 1,58 milioni di crocieristi (+9,3%) e 209mila passeggeri dei servizi traghetto e locali (+2,2%). Nel solo quarto trimestre del 2018 il traffico delle merci è ammontato globalmente a 6,80 milioni di tonnellate rispetto a 6,89 milioni di tonnellate nel periodo ottobre-dicembre del 2017. Le merci varie sono cresciute del +2,6% a 2,51 milioni di tonnellate, di cui 482mila tonnellate di carichi ro-ro (+19,3%), 1,52 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+3,0%) realizzati con una movimentazione di container pari a 173.310 teu (+9,4%) e 510mila tonnellate di altre merci varie (-10,4%). Il traffico delle rinfuse liquide è aumentato del +6,8% a 2,29 milioni di tonnellate, con 1,91 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+10,3%), 320mila tonnellate di prodotti chimici (+19,5%) e 59mila tonnellate di altri carichi liquidi (-37,0%). Le rinfuse solide hanno totalizzato 2,00 milioni di tonnellate (-12,9%), di cui 700mila tonnellate di carbone e lignite (-9,7%), 404mila tonnellate di prodotti metallurgici (-38,8%), 399mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+5,6%), 236mila tonnellate di cereali (-17,5%), 120mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (-7,2%), 21mila tonnellate di prodotti chimici (+38,1%) e 124mila tonnellate di altre rinfuse solide (+124,1%). Nell'ultimo trimestre dello scorso anno i passeggeri sono stati 307mila (-5,6%) con un contributo del traffico crocieristico pari a 284mila unità (-6,5%).



Informazioni Marittime

Venezia

Porto di Venezia, massimo storico dei container

Quasi un milione di tonnellate in più trasportate l'anno scorso dal porto di Venezia, una crescita del 5,4 per cento. Per la precisione, rende noto l'autorità portuale, sono state movimentate 26.495,278 tonnellate di merce (25.134.624 nel 2017). Oltre 100 mila crocieristi in più, saliti a 1,57 milioni, il 9,2 per cento in più. Nel complesso, i passeggeri sono stati 1,78 milioni, di cui poco più di 200 mila (+2,2%) movimentati su traghetti e imbarcazioni entro le 20 miglia. Il grosso di questa merce è composto da prodotti manifatturieri (52%), seguono quelli energetici (38%) e agroalimentari (10%). Massimo storico nel traffico container, salito di 632 mila teu, in crescita del 3,4 per cento, traffico che serve il mercato locale, proprio le aziende manifatturiere.

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

Ho capito Chiudi

Mostra maggiori informazioni

Informazioni Marittime

LOGISTICA 04/02/2019

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

Quasi un milione di tonnellate in più trasportate l'anno scorso dal porto di Venezia, una crescita del 5,4 per cento.

Per la precisione, rende noto l'autorità portuale, sono state movimentate 26.495,278 tonnellate di merce (25.134.624 nel 2017).

Oltre 100 mila crocieristi in più, saliti a 1,57 milioni, il 9,2 per cento in più. Nel complesso, i passeggeri sono stati 1,78 milioni, di cui poco più di 200 mila (+2,2%) movimentati su traghetti e imbarcazioni entro le 20 miglia.

Il grosso di questa merce è composto da prodotti **manifatturieri** (52%), seguono quelli **energetici** (38%) e **agroalimentari** (10%).

Massimo storico nel traffico **container**, salito di 632 mila teu, in crescita del 3,4 per cento, traffico che serve il mercato locale, proprio le aziende manifatturiere.

Condividi

TAG: **VENEZIA - CONTAINER**

Articoli correlati

- Livorno, controlli in corso nel nuovo servizio.
- Manovre nei porti, qualità servono i costi di stivazzatura.
- Agriexport: porto di Chiavarecca e CAI di Bona di lavoro per sviluppare i...

33 Orizzonti 1 febbraio 2019

SERVICES FORWARDERS & LOGISTICS

Innovating the future.

Click&Boat

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Luigi Brugnaro presenta la nuova delibera sul regolamento di applicazione del Contributo di accesso. «Intanto partiamo»

«Non vogliamo fare cassa ma rendere la vita migliore ai residenti e agli ospiti» Prenotazione dal 2022

L'intervista «Non importa quanto incasseremo. Non siamo interessati a fare cassa. Ma a rendere la vita migliore ai veneziani. A contare quante persone arrivano, a vedere i numeri veri. Questo è un punto di svolta nella gestione dei flussi turistici perché non vogliamo che Venezia diventi un Parco dei divertimenti. E a partire dal 2022 il sistema delle prenotazioni per venire in città sarà obbligatorio». Il sindaco Luigi Brugnaro illustra scandendo le parole la delibera appena approvata sul "Regolamento di applicazione del Contributo di accesso". Primo esempio in Italia, dice, di una "tassa" per chi sbarca a Venezia e nelle isole minori, in alternativa alla tassa di soggiorno per chi pernotta in città.

Una legge dello Stato, approvata dal governo con la Finanziaria 2019. Che adesso potrà fornire al Comune un'arma per controllare i flussi turistici. Dopo un mese di studi incrociati («Ringrazio lo staff e in particolare il mio capo di gabinetto Morris Ceron», attacca Brugnaro), ecco il regolamento. Passato sotto la lente degli avvocati e dello studio Gianni Origoni Cappelli e partner, uno dei più importanti d'Italia. Adesso al vaglio delle commissioni consiliari. Che andrà in Consiglio comunale entro il 26 febbraio.

Dalla nuova tassa il Comune potrà incassare almeno 30 milioni di euro. Di più a partire dal 2020, quando il meccanismo andrà a regime e scatteranno sconti e aumenti per le giornate di massimo afflusso.

«Soldi che serviranno per ridurre i costi di questa città provocati dai turisti e oggi a carico di cittadini e imprese», dice il sindaco, «e anche per aumentare la sicurezza e la sorveglianza. Assumeremo altri vigili per il decoro».

Sarà un approccio "soft", insiste Brugnaro. «Perché non vogliamo chiudere la città, e nemmeno mettere tornelli o controlli. Solo spiegare al mondo che questa città è slow, va rispettata. Dunque gli ospiti la devono vivere nel modo giusto». Un regolamento che adesso andrà applicato e modificato nei suoi punti critici. Discusso al tavolo di coordinamento con le categorie.

«Ma intanto partiamo, dal Primo maggio», annuncia Brugnaro con una punta di polemica, «tutti pronti a criticarci, a dire vediamo adesso come faranno. I comitati, Italia Nostra. Che poi sono piccoli numeri, sempre gli stessi. Tante parole, tanti convegni. Noi intanto siamo partiti».

L'elenco è lungo. Con un occhio alle prossime elezioni amministrative, dove il sindaco ha annunciato che si ricandiderà. «Abbiamo ripulito la città con la raccolta porta a porta, cominciato a scavare i rii, ridotto il debito di bilancio di 60 milioni. Ridotti gli interessi passivi trovando risorse per i lavori di manutenzione».

«Ma a Venezia», continua, «i costi sono più elevati. Un delta di 30 milioni, solo per la pulizia del centro storico».

Grazie al governo gialloverde, dunque? Brugnaro tira dritto. Ricorda i cento milioni di euro ricevuti dall'ex premier Renzi per il Patto per Venezia. La nuova control room che sarà pronta al Tronchetto entro l'estate, i sistemi per contare le persone. E attacca il ministro Toninelli. «Il ministro ha una responsabilità. Abbiamo chiesto di partecipare alla gestione del Mose, una soluzione per le grandi navi che devono restare in laguna. C'è una proposta approvata dal governo Gentiloni, dalla Regione, dal Comune e dal Porto. Ci rispondano» --Alberto Vitucci BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Stampa (ed. Savona)

Venezia

Il sindaco difende la delibera presentata ieri: "Si comincia il Primo Maggio. E dal 2022 per venire in città sarà obbligatorio prenotare"

Brugnaro: "Venezia non chiude ai turisti Con la tassa incasseremo 30 milioni"

ALBERTO VITUCCI

Non importa quanto incasseremo. Non siamo interessati a fare cassa. Ma a rendere la vita migliore ai veneziani. A contare quante persone arrivano, a vedere i numeri veri. Questo è un punto di svolta nella gestione dei flussi turistici perché non vogliamo che Venezia diventi un Parco dei divertimenti. E a partire dal 2022 il sistema delle prenotazioni per venire in città sarà obbligatorio». Il sindaco Luigi Brugnaro illustra scandendo le parole la delibera appena approvata sul «Regolamento di applicazione del Contributo di accesso». Primo esempio in Italia, dice, di una "tassa" per chi sbarca a Venezia e nelle isole minori. Tre euro a testa fino al 31 dicembre per il periodo «transitorio».

Poi dall' 1 gennaio 2020, il regolamento andrà a regime.

Pagheranno sei euro a persona tutti coloro che arriveranno in città con il treno, le grandi navi, i Gran Turismo dal litorale e gli aerei all' aeroporto Nicelli. Si pagherà di più nelle giornate da bollino rosso o bollino nero (8 e 10 euro), di meno nei periodi di minore afflusso (tre euro).

La legge esclude dal pagamento i residenti del Comune, i lavoratori dipendenti o autonomi, gli studenti, i nuclei familiari di chi ha pagato l' Imu nel Comune. Ma la giunta ha inserito in delibera altre categorie che non dovranno pagare il contributo. Cioè tutti coloro che soggiornano in strutture ricettive del Comune, i residenti della Città metropolitana e nella Regione Veneto.

E poi i possessori della Carta «Venezia Unica», i bambini inferiori a sei anni, i disabili e loro accompagnatori. Previste sanzioni da 100 a 450 euro per chi non paga.

Il piano per il 2022 Quindi si parte ma il vero obiettivo, ha spiegato il sindaco, è quello di avere a partire dal 2022 una Carta unica gestita da Venis Spa, che possa fornire anche ai turisti servizi di qualità. Dalla nuova tassa il Comune potrà incassare almeno 30 milioni di euro. «Soldi che serviranno per ridurre i costi di questa città provocati dai turisti e oggi a carico di cittadini e imprese», dice il sindaco, «e anche per aumentare la sicurezza e la sorveglianza. Assumeremo altri vigili per il decoro».

Sarà un approccio "soft", insiste Brugnaro. «Perché non vogliamo chiudere la città, e nemmeno mettere tornelli o controlli. Solo spiegare al mondo che questa città è slow, va rispettata. Dunque gli ospiti la devono vivere nel modo giusto». Un regolamento che adesso andrà applicato e modificato nei suoi punti critici.

Discusso al tavolo di coordinamento con le categorie.

«Ma intanto partiamo, dal Primo maggio», annuncia Brugnaro con una punta di polemica, «tutti pronti a criticarci, a dire vediamo adesso come faranno. I comitati, Italia Nostra. Che poi sono piccoli numeri, sempre gli stessi. Tante parole, tanti convegni. Noi intanto siamo partiti».

L' elenco è lungo. Con un occhio alle prossime elezioni amministrative, dove il sindaco ha annunciato che si ricandiderà. «Abbiamo ripulito la città con la raccolta porta a porta, cominciati a scavare i rii, ridotto il debito di bilancio di 60 milioni. Ridotti gli interessi passivi trovando risorse per i lavori di manutenzione».

«Ma a Venezia», continua, «i costi sono più elevati. Un delta di 30 milioni, solo per la pulizia del centro storico».

Nervi tesi con Toninelli Grazie al governo gialloverde, dunque? Brugnaro tira dritto.

Ricorda i cento milioni di euro ricevuti dall' ex premier Renzi per il Patto per Venezia. La nuova "control room" che sarà pronta al Tronchetto entro l' estate, i sistemi per contare le persone. E attacca il ministro Toninelli. «Il ministro ha una responsabilità. Abbiamo chiesto di partecipare alla gestione del Mose, una soluzione per le grandi navi che devono restare in laguna. C' è una proposta approvata dal governo Gentiloni, dalla Regione, dal Comune e dal Porto. Ci rispondano».



Anno record per i teu nel porto di Venezia

Nel 2018 movimentati oltre 26,4 milioni di tonnellate

Massimo Belli

VENEZIA Il porto di Venezia ha registrato il record nel traffico dei contenitori, incrementando in maniera sensibile anche quello degli altri comparti. Secondo i dati statistici pubblicati dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, la movimentazione complessiva delle merci alla fine del 2018 è cresciuta del 5,4% rispetto all'anno precedente, passando da 25.134.624 tonnellate del 2017 a 26.495.278 tonnellate movimentate nell'anno appena concluso. Sul totale delle merci movimentate, risulta prevalente la quota di merci ascrivibili al settore manifatturiero, pari al 52%, che ricomprendono container, rinfuse solide come ad esempio prodotti siderurgici, rinfuse liquide o merci in colli (tutti prodotti che servono la produzione delle industrie del Veneto e del nord est); segue il settore energetico per lo più relativo agli additivi per la miscelazione del bio-diesel o ad altre materie prime per la produzione energetica al 38% e l'agroalimentare al 10%, da intendersi come merce volta all'alimentazione umana o animale. La prevalenza della componente manifatturiera si rinviene negli ottimi risultati registrati dai settori portuali ad esso connessi. A partire dal traffico container (+ 3,4% nel 2018 rispetto al 2017), interamente a servizio dell'import / export del mercato domestico. Il 100% dei 632.250 teu movimentanti nel porto di Venezia infatti provengono o sono destinati esclusivamente alle imprese del tessuto produttivo locale, regionale o del nord est. Non un solo container viene movimentato in transhipment, modalità che sfrutta il porto solo come mero scambiatore per rifornire altri mercati. Anche il traffico project cargo, nel quale Venezia conferma la leadership nazionale, ha registrato la movimentazione di 800 pezzi unici ad altissimo valore aggiunto, esportati dalle industrie della pianura padana, attraverso lo scalo lagunare. A riprova della funzione prevalentemente manifatturiera del porto di Venezia, si registra anche la crescita a doppia cifra (+ 20,8% per un totale di 1.841.491 tonnellate) delle merci trasportate via traghetto, a conferma dell'ottima risposta del mercato rispetto al nuovo terminal di Fusina dedicato esclusivamente al traffico ro/ro e ro/pax. Un settore che, una volta operativa la seconda darsena in corso di implementazione, vedrà duplicata l'offerta portuale a servizio delle autostrade del mare. Il 2018 registra poi ottimi risultati anche per quanto concerne lo sviluppo intermodale del porto lagunare. Record storico anche per il traffico ferroviario. Nel 2018 sono stati 100.754 i carri movimentati (+ 11,3% rispetto al 2017) per 2.596.742,96 tonnellate (+ 11,2%) pari a 5.543 treni/anno gestiti alla stazione di Marghera Scalo. Il record del traffico ferroviario conferma la buona risposta del mercato all'implementazione condotta sia sotto il profilo infrastrutturale, sia sotto il profilo operativo della modalità ferroviaria; modalità che raggiunge destinazioni a medio e lungo raggio come, ad esempio, Cremona, Verona e Rho in Italia e destinazioni estere (per lo più tedesche o austriache) attraverso il Brennero e il Tarvisio. Allo stesso modo, la crescita registrata per quanto concerne la modalità fluviale, pari a + 71,3% di tonnellate trasportate, testimonia l'interesse del mercato per il porto di Venezia, unico scalo nazionale che, attraverso la via navigabile Fissero-Tartaro-Canal Bianco, può connettere lo scalo commerciale con il porto di Valdaro (Mantova) 365 giorni all'anno mentre, utilizzando il Po, può raggiungere Piacenza 265 giorni all'anno. I principali, ulteriori segni positivi registrati nel 2018 riguardano le rinfuse solide che segnano un + 7,8%; tra queste cresce più di tutti il settore dei cereali con un + 27,6% su base annua con oltre 200.000 tonnellate in più. Bene anche i materiali da costruzione (metalli, cemento, calce, malta) +34,8% rispetto al 2017. Infine, i passeggeri nel 2018 sono stati 1.787.848 di cui 1.579.246 crocieristi (+ 9,2% rispetto al 2017) e 208.602 passeggeri locali ovvero da traghetti e da navigazione entro le 20 miglia nautiche con una crescita del 2,2% nel 2018.



Record in laguna: + 5% e boom cereali

Il traffico container cresce del 3.4% con 632mila teu

04 Febbraio 2019 - Venezia - Anno di record per il porto di Venezia. La movimentazione complessiva delle merci a fine 2018 cresce del 5.4% rispetto all'anno precedente: si passa dalle 25.134.624 tonnellate del 2017 a 26.495.278 tonnellate. Su questo totale risulta prevalente la quota di merci ascrivibili al settore manifatturiero, pari al 52%, che comprendono container, rinfuse solide come ad esempio prodotti siderurgici, rinfuse liquide o merci in colli (tutti prodotti che servono la produzione delle industrie del Veneto e del Nordest). Segue il settore energetico al 38% e l'agroalimentare al 10% (il solo settore dei cereali è cresciuto del 27%), da intendersi come merce volta all'alimentazione umana o animale. Positivo anche il traffico container (+3.4% nel 2018 rispetto al 2017), interamente a servizio dell'import/export del mercato domestico. Il 100% dei 632.250 TEU movimentanti nel porto di Venezia infatti provengono o sono destinati esclusivamente alle imprese del tessuto produttivo locale, regionale o del Nord Est. Non un solo container viene movimentato in transhipment, modalità che sfrutta il porto solo come mero "scambiatore" per rifornire altri mercati.

Record in laguna: + 5% e boom cereali
 Il traffico container cresce del 3.4% con 632mila teu

04 Febbraio 2019 - Venezia - Anno di record per il porto di Venezia. La movimentazione complessiva delle merci a fine 2018 cresce del 5.4% rispetto all'anno precedente: si passa dalle 25.134.624 tonnellate del 2017 a 26.495.278 tonnellate.

Su questo totale risulta prevalente la quota di merci ascrivibili al settore manifatturiero, pari al 52%, che comprendono container, rinfuse solide come ad esempio prodotti siderurgici, rinfuse liquide o merci in colli (tutti prodotti che servono la produzione delle industrie del Veneto e del Nordest). Segue il settore energetico al 38% e l'agroalimentare al 10% (il solo settore dei cereali è cresciuto del 27%), da intendersi come merce volta all'alimentazione umana o animale.

Positivo anche il traffico container (+3.4% nel 2018 rispetto al 2017), interamente a servizio dell'import/export del mercato domestico. Il 100% dei 632.250 TEU movimentanti nel porto di Venezia infatti provengono o sono destinati esclusivamente alle imprese del tessuto produttivo locale, regionale o del Nord Est. Non un solo container viene movimentato in transhipment, modalità che sfrutta il porto solo come mero "scambiatore" per rifornire altri mercati.

© copyright Portoavennews

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

Genova, Voltri

"Transatlantico Rex" di Maurizio Sciarra

"Transatlantico Rex - Nave 296", docufilm di Maurizio Sciarra, sarà proiettato a Lerici sabato 23 febbraio alle 16.30 al Teatro Astoria.

Evento organizzato dalla Società marittima di mutuo soccorso di Lerici. A seguire incontro su Rex, Francesco Tarabotto e Nastro Azzurro.

Introduce Bernardo Ratti.

Presenti il regista Sciarra, il sindaco Leonardo Paoletti, l'ex numero uno dell'**Autorità portuale** di Genova Luigi Merlo, lo scrittore Marco Ferrari.



Le grandi opere

Porto, il ritorno del Bruco Musso: "Mai stato così urgente"

L'armatore, presidente del gruppo Grendi, rilancia il nastro ferroviario carico di container da Pra'-Voltri al Basso Piemonte

MASSIMO MINELLA

Forse è il nome che, finora, non l'ha aiutato a emergere come il collegamento merci via treno meno invasivo e più redditizio. Il "bruco", si sa, cammina lentamente. Ma se alla natura si vuol sempre guardare, allora non resta che attendere la sua metamorfosi per vederlo volar via agile come una farfalla. Dato per perso negli infiniti dibattiti dell'economia, il Bruco (acronimo di Bi-level Rail Underpass for container operation) rinasce per la tenacia di un imprenditore che è anche, o soprattutto, un intellettuale, Bruno Musso, presidente del gruppo Grendi. Non che le due cose siano in contrasto, ma le visioni di Musso sembrano essere arrivate troppo in anticipo sulle banchine genovesi. Il bruco rischiava di fare la stessa fine, lanciato una ventina d'anni fa per collegare il porto di Pra'-Voltri con i retroporti del Basso Piemonte attraverso un nastro ferroviario carico di container. Convegni, dibattiti, condivisioni anche importanti (Compagnia di San Paolo), ma nulla di più. Ora Musso ha rimesso a punto il progetto e si prepara a presentarlo il 4 marzo alla Facoltà di Ingegneria di Villa Cambiaso, certo stavolta di centrare il risultato. Perché? Perché dalla prima presentazione a oggi il mondo è cambiato, soprattutto quello marittimo. Sono comparse le meganavi da 20mila container impiegate sulle lunghe distanze per servire i grandi traffici, a partire dalla rotta Europa-Cina.

Numeri alla mano (la passione di Musso, anche se non se cava male neanche con le parole) l'armatore ha cominciato a riflettere su ogni passaggio legato alla movimentazione della merce. Dai 2mila teu (unità di misura del container da 20 piedi) per nave lavorati ogni giorno siamo passati a 8mila. I giorni necessari per l'intero carico e scarico di una meganave sono scesi da 20 a 5, differenza fondamentale se si considera che la rotta Shangai-Genova viene coperta in 20 giorni. Ma non è tutto, perché Musso si è concentrato anche sui porti, visto che gli 8mila teu «impongono di concentrare il traffico della singola linea in pochi porti, 2 o 3 al massimo, in ognuno dei quali muovere tra carico e scarico 14mila teu per ogni approdo». Insomma, siamo di fronte a un salto dimensionale senza precedenti, una rivoluzione trasportistica. Di fronte a tutto questo, purtroppo, i porti e le strutture italiane sono del tutto inadeguate. Servirebbero infatti porti da 8-10 milioni di teu, distribuiti su un'area di almeno 500 ettari, più altri 3mila limitrofi dedicati alle attività logistiche. E qui la cosa si fa interessante perché, spiega l'armatore, «nel Mediterraneo solo il Nord Italia giustificerebbe la realizzazione di un porto di destinazione finale per mega navi, perché la Pianura Padana è l'unico mercato che già oggi muove 8,5 milioni di teu». Un solo porto, non i 12 attuali in cui è frammentata la merce e che fanno solo aumentare il nolo a 500 dollari a container. «Per potersi adeguare è necessario integrare il porto con la pianura, e solo a Genova questo è possibile collegando gli alti fondali del Tirreno con la Pianura Padana» prosegue Musso. Se si usasse la ferrovia occorrerebbero 400 treni al giorno (contro i 30 di Genova), se si scegliesse la strada 480 mezzi all'ora». Da qui il rilancio del Bruco, che non è alternativo ma anzi aiuterebbe Terzo Valico e Gronda a far crescere i traffici, e che si presenta come «un sistema di trasporto continuo che, attraverso un tunnel dedicato di 38 km, collega i 3 accosti ricavabili sulla diga di Genova Pra', con gli spazi di Novi-Basaluzzo». In grado di far risparmiare 50 euro a container di trasporto terrestre e di 500 dollari di nolo, richiede però che la gestione sia data a più operatori: «Il monopolio di un singolo produrrebbe una rendita di posizione a regime fra i 6 - 8 miliardi di euro anno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Liguria, alla Regione autostrade e ferrovie»

Emanuele Rossi

Genova - La Liguria vuole sfruttare la scia dell'autonomia. E ha fatto i compiti per inserirsi nella corsa aperta da Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. Con una proposta leggera rispetto alle grandi regioni del Nord (le richieste riguardano cinque materie concorrenti, contro le 23 del Veneto e della Lombardia e le 15 dell' Emilia Romagna) ma mirata su nodi cruciali del territorio: primo fra tutti, la gestione diretta delle concessioni autostradali (senza nazionalizzazioni). E poi i porti, la sanità e la gestione dell'ambiente. Con una delibera nell'ultima sessione di giunta, Giovanni Toti ha approvato il documento di sintesi a cui hanno lavorato per mesi i saggi della vicepresidente Sonia Viale, il comitato scientifico di cui fanno parte tra gli altri il professore di diritto Lorenzo Cuocolo e l'assessore comunale al bilancio di Genova, Pietro Piciocchi. La sintesi è stata mandata ai capigruppo di tutti i partiti del consiglio regionale e al Consiglio delle autonomie locali (Cal) che dovranno esprimersi sul testo, così come le parti sociali (sindacati e associazioni imprenditoriali). Una volta incassati i pareri, la Regione spera prima del 15 febbraio, si potrà approvare il documento per il negoziato con il governo ai sensi dell'articolo 116 della Costituzione. **INFRASTRUTTURE E PORTI** Il documento elaborato dai tecnici e dalla vicepresidente della Regione è un elenco di richieste di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia, motivate dalle peculiarità territoriali e storiche della Regione. Una novità del documento è che è scomparsa la richiesta di trattenere in Liguria l'Iva portuale, bandiera (un anno fa) dell'oggi viceministro Edoardo Rixi. Ma è sulle reti di trasporto la vera partita dell'autonomia ligure: viene chiesto il trasferimento alla Regione delle infrastrutture autostradali (per i tratti liguri) e delle competenze di programmazione, progettazione e regolazione. Di fatto, sarebbe la realizzazione del piano di Toti sulle autostrade liguri, senza scontri con i concessionari. Con la conseguenza di poter definire tariffe e introitare i canoni. Allo stesso modo, viene chiesto il trasferimento delle infrastrutture ferroviarie al demanio regionale. Anche per i porti, la richiesta è di trasferire alla competenza regionale tutti i demani portuali e anche la regolamentazione dell'assetto del sistema portuale e del sistema di governance. L'obiettivo è arrivare ad una sola Authority regionale «con una radicale riforma degli assetti gestionali» per renderla più simile ai porti del Nord Europa. **AMBIENTE E DEMANIO** Il primo punto, anche il più corposo, riguarda le tematiche ambientali, sotto le quali sono state messe anche richieste del settore urbanistico e abitativo. Si parte dall'organizzazione e gestione del servizio idrico e del ciclo dei rifiuti e si arriva alle bonifiche di siti di interesse regionale su cui poter legiferare in autonomia. Importante anche il punto relativo alla competenza regionale su tutti i procedimenti di valutazione ambientale (Via e Vas) relativi a progetti localizzati in Liguria. In particolare si riferisce a porti, porticcioli, terminal marittimi, parcheggi interrati. Viste le numerose emergenze e i disastri ambientali accumulati in Liguria negli ultimi anni, anche il punto relativo alla determinazione e riconoscimento del danno ambientale ha una ricaduta non da poco. C'è poi la richiesta di trasferimento dei beni del demanio marittimo alla Regione (con relativi canoni); la potestà legislativa esclusiva in ambito di alloggi delle case popolari ma anche sulla determinazione del contributo di costruzione o dei limiti di densità edilizia, altezza degli edifici, standard urbanistici. Non poteva mancare un punto relativo alla caccia, viste le innumerevoli impugnative al Tar delle varie modifiche alla legge regionale: la Regione ora vuole poter definire i livelli minimi di tutela ambientale e i regolamenti. **SANITÀ, CULTURA E SCUOLA** La sanità è già una materia su cui le regioni dicono la loro, ma la Liguria vuole un'autonomia reale e non con i pesanti vincoli di spesa e gestione dello Stato. Chiede quindi di potersi gestire il governo dell'offerta pubblica e privata, l'assistenza territoriale, i percorsi assistenziali e soprattutto il sistema tariffario di rimborso degli erogatori pubblici e privati e la compartecipazione alla spesa degli assistiti. La Regione punta al coordinamento della valorizzazione dei beni culturali in Liguria «sia di proprietà pubblica che privata». Una mossa che consentirebbe, secondo i saggi, un incremento di servizi aggiuntivi e di accessibilità ai vari siti, con la formazione di



sistemi museali regionali e cittadini. Per la scuola, la Liguria chiede piena autonomia sul diritto allo studio con un fondo pluriennale, senza arrivare a farsi carico di tutto il personale scolastico come vogliono invece Lombardia e Veneto. E la potestà esclusiva sulla programmazione degli Istituti tecnici superiori. Per le politiche del lavoro, la Regione punta a gestire in autonomia i fondi dei programmi nazionali (Garanzia Giovani, Pon Inclusion, assegno di ricollocazione) e il fondo nazionale per i disabili.

Porti: Rixi, attivato il tavolo per il waterfront di La Spezia

Stilato il cronoprogramma per la sdemanializzazione dell' area portuale

"Una riunione utile per stilare un cronoprogramma tra tutte le amministrazioni dello Stato e darsi dei tempi certi per la sdemanializzazione dell' area: sotto il profilo amministrativo i tempi sono abbastanza rapidi, ma è chiaro che in questo momento contano molto i tempi in cui Contship riuscirà a liberare questi spazi per dare via libera alla realizzazione del terminal". Lo ha affermato il viceministro Edoardo Rixi al termine dell' incontro del tavolo per la realizzazione del waterfront alla Spezia, in un' area dello scalo mercantile oggi occupata da una compagnia portuale. A maggio è prevista una conferenza dei servizi dal quale prenderà avvio l' iter per l' affidamento, al Demanio e poi al Comune, dell' area in cui saranno realizzati in project financing, oltre alla nuova stazione crocieristica, anche un albergo, un acquario, una piscina e una scuola. "Per noi è di interesse pubblico nazionale dotarsi di importanti scali per le crociere: in futuro - ha aggiunto il viceministro Rixi - il traffico di merci e quello crocieristico avranno un aumento importante, e per noi è fondamentale attrezzare i nostri scali in modo da affrontare le nuove sfide ed evitare che le compagnie scelgano altri scali e altri territori. Il progetto del waterfront e della nuova stazione marittima valorizzano ancora di più le vocazioni dello scalo. Vogliamo attrarre un numero sempre più crescente di crocieristi elaborando modelli che lascino risorse sul territorio e valorizzino bellezze naturali e culturali". "Per noi è un' occasione storica - ha aggiunto il sindaco della Spezia -. Lanceremo un bando internazionale dove privati svilupperanno idee progettuali secondo i nostri obiettivi".



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Peril Waterfront è avanti tutta Pronto un bando internazionale

Rixi: «Vogliamo attrarre i crocieristi valorizzando lo scalo» E Peracchini propone l'interramento parziale di viale Italia

Marco Toracca /LA SPEZIA «Lanceremo un bando internazionale per il nuovo waterfront». Lo ha detto Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia ieri mattina, nel corso del vertice in Comune per il cronoprogramma del nuovo fronte a mare con l'attivazione del tavolo dedicato insieme a Edoardo Rixi, viceministro alle Infrastrutture.

Con loro Giacomo Giampedrone, assessore alle Infrastrutture della Regione Liguria oltre ad Anna Maria Sorrentino e Manuela Gagliardi, responsabili comunali di Urbanistica e Partecipate oltre a deputati e politici del territorio (Lorenzo Viviani e Stefania Pucciarelli), il comandante della capitaneria di porto Massimo Seno e il presidente dell' **Autorità Portuale** della Spezia Carla Roncallo.

«Insieme al demanio e tutte le parti competenti abbiamo iniziato un percorso molto concreto verso il waterfront. E' la prova che sei mesi fa al castello San Giorgio il protocollo di intesa non era solo una firma ma un calcio di inizio. Tra un paio di mesi scatterà la conferenza dei servizi. L'attuale concessione di Contship su Calata Paita è un elemento determinante come lo è lo spostamento dei binari che servivano il terminal delle merci varia», ha osservato Peracchini. «Un vertice necessario per darsi tempi certi tra le amministrazioni dello Stato per la sdemanializzazione dell' area - ha detto il viceministro Rixi - Sotto il profilo amministrativo i tempi sono rapidi ma è chiaro che in questo momento conti la fase in cui Contship riuscirà a liberare questi spazi per dare via libera alla realizzazione del terminal».

Tecnicamente in maggio è in agenda la conferenza dei servizi per l'ok all'iter che porterà all'affidamento al Comune della zona in cui sorgerà la nuova stazione crociere oltre a un albergo, un acquario, una piscina e una scuola. «E' molto importante a livello nazionale dotarsi di importanti scali per le crociere-ha aggiunto Rixi-Il traffico merci e quello crocieristico avranno una crescita costante e per noi è fondamentale attrezzare i nostri scali in modo da affrontare le nuove sfide ed evitare che le compagnie scelgano altri territori. Il progetto del waterfront e della nuova stazione marittima valorizzano ancora di più le vocazioni dello scalo spezzino. Vogliamo attrarre un numero sempre più crescente di crocieristi elaborando modelli che lascino risorse sul territorio e valorizzino bellezze naturali e culturali». Ha ripreso Peracchini: «Dal punto di vista infrastruttura lesi potrebbe pensare ad una re piazza Europa e la zona a mare grazie all'interramento di una quota di viale Italia.

Vedremo che cosa si può fare in questo senso. In ogni caso calata Paita avrà strutture molto importanti dedicate sia al divertimento sia ad altre funzioni molto importanti per la città del futuro. Restando in tema bisogna avviare lo spostamento dei binari per cui serviranno almeno 18 mesi. Stiamo inoltre attendendo che Contship lanci la gara per l'ampliamento a Levante del molo Garibaldi.

Grazie a questa opera avranno a disposizione le superfici su cui trasferire le attività svolte a Calata Paita. Per quanto riguarda il bando internazionale sarà uno strumento dove i privati svilupperanno idee progettuali secondo i nostri obiettivi».



Ravenna inaugura il Master in diritto marittimo, portuale e della logistica

Il Master (con il patrocinio del ministero dei Trasporti, di Assoporti e Confetra, supportato da: Autorità portuale di Ravenna, Comune di Ravenna e Ordine

degli avvocati di Ravenna. Si è tenuta la Tavola rotonda sul tema "Porti: pubblici o privati?" presenti 8 presidenti delle Authority nazionali. Ravenna - Inaugurato a Ravenna il Master in diritto marittimo, portuale e della logistica dell' Università di Bologna, dipartimento di Scienze giuridiche, sede di Ravenna. Il Master che è diretto dalla prof. Greta Tellarini, vede il patrocinio del ministero dei Trasporti, di **Assoporti** e Confetra ed è supportato da supporto dell' AdSP di Ravenna, del Comune di Ravenna e dell' Ordine degli avvocati di Ravenna. Per l' occasione ha avuto luogo la Tavola rotonda dal tema: 'Porti: pubblici o privati?' alla quale hannom partecipato molti presidenti delle Authority nazionali: Il padrone di casa Daniele Rossi (presidente dell' AdSP ravennate), Antonino De Simone, Massimo Deiana, Rodolfo Giampieri, Francesco Messineo, Pino Musolino, Carla Roncallo, Paolo Signorini, il presidente di Confetra Nereo Marcucci .Sul quesito del convegno in merito alla natura giuridica dei porti, è stato espresso un parere comune: "L' incontro di Ravenna è importante - ha commentato Nereo Marcucci - perché i vertici delle AdSP presenti hanno chiesto di essere più efficienti e meno destabilizzati dalla burocrazia. Quindi la privatizzazione non è una prospettiva cui aspirano. Una posizione, a mio avviso, di grande buonsenso". "L' economia portuale vale il 3-4% del Pil nazionale, che sale al 10% con il mondo della logistica - ha dichiarato Daniele Rossi -. Le AdSP vanno messe nelle condizioni di lavorare. Abbiamo risorse, capacità tecnica e una visione strategica comune preziose per lo sviluppo della portualità del nostro Paese". Massimo Deiana (presidente dell' AdSP di Sardegna) ha sottolineato che "se la portualità è un settore strategico, bisogna darle le gambe per camminare, la questione porti pubblici o privati passa in secondo piano". Per Carla Roncallo (Authority Spezia e Marina di Carrara), i porti devono rimanere pubblici, "bisogna lavorare sulla semplificazione, su ciò che ostacola lo sviluppo dei porti senza cambiare l' attuale governance". "Prima di arrivare ai porti pubblici o privati - ha sostenuto Pino Musolino (presidente dell' AdSP Venezia e Monfalcone) - vorrei vedere risolti i colli di bottiglia, anche lasciando la situazione invariata. Ci servono qualità ed efficienza, dobbiamo risolvere i punti critici e reagire. E per fare questo non bisogna per forza essere porti privati". Paolo Emilio Signorini (presidente dell' AdSP Genova e Savona) vedrebbe bene "un modello di governance simile a quello delle Ferrovie dello Stato, quindi con uno statuto snello, pur sempre nell' orbita pubblica". Per quanto riguarda il Master universitario, Greta Tellarini ha spiegato che il progetto, fino a un anno fa solo un' idea, è ora un' offerta concreta: "abbiamo scommesso su un percorso formativo completo di studi giuridici in tema di trasporti, portualità e logistica, che comprendesse un indirizzo di corso di laurea triennale specifico e un master universitario di primo livello. I numeri, sotto il profilo delle iscrizioni (26), ci hanno dato ragione, ciò sulla base anche del fatto che questo percorso formativo rappresenta attualmente un unicum nel panorama universitario italiano". "Nei prossimi anni - ha sottolineato il sindaco Michele de Pascale - lo sviluppo della portualità ravennate, anche grazie al progetto dell' Hub portuale, comporterà nuove prospettive e potenzialità, e determinerà mutate esigenze di mercato a cui il territorio dovrà essere capace di rispondere con altrettante nuove professionalità. Con i corsi e i master attivati al Campus di Ravenna dell' università di Bologna, Ravenna sarà un punto di riferimento internazionale nell' ambito della formazione legata all' economia del mare".

The screenshot shows a news article on the Corriere Marittimo website. The main headline is "Ravenna inaugura il Master in diritto marittimo, portuale e della logistica - Tavola Rotonda Porti: pubblici o privati?". The article text is partially visible, matching the main text on the page. On the right side, there is a sidebar with several advertisements and contact information:

- Toremare** logo.
- AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI** with phone number 0586 248111 and fax 0586 248200.
- CTN** logo with the text "COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION" and website www.ctn.tn.
- A "Video" section with a play button icon and a warning: "Your browser does not currently recognize any of the video formats".

TURISMO LO CHIEDE ALLA SUA GIUNTA LA CONSIGLIERA REGIONALE PD LIA MONTALTI

«Più gite in motonave per visitare le piattaforme»

SOSTENERE il turismo in Romagna e le varie attività turistiche, come le gite in motonave organizzate dalle realtà imprenditoriali nel periodo estivo, che danno la possibilità a turisti di poter vedere da vicino le piattaforme presenti in mare e conoscere l'attività di estrazione del gas metano, oltre alla possibilità di incontrare i delfini in libertà nell'Adriatico. A chiederlo è la consigliera regionale del Pd, Lia Montalti. «La Capitaneria di porto di Ravenna - spiega - prevede che la zona di sicurezza, in cui è vietato l'accesso a tutte le navi, imbarcazioni e galleggianti, sia stabilita in 200 metri da tutte quelle installazioni che si dovessero trovare a operare in mare nelle acque di giurisdizione del circondario marittimo di Ravenna». Situazione diversa nel Riminese: «L'ordinanza di porto di Rimini prevede come estensione della zona di sicurezza, attorno alle piattaforme off-shore, ricadenti nel proprio ambito di giurisdizione, un raggio di 500 metri dalle strutture presenti». Dunque Montalti interroga la giunta per sapere «se ci sia la possibilità, verificando con la Capitaneria di porto di Ravenna e quali strumenti può mettere in campo la Regione per sostenere questo tipo di attività turistico-commerciale tipica della riviera romagnola».



Informazioni Marittime

Ravenna

Inaugurato a Ravenna il master in diritto marittimo

È stato inaugurato presso la Camera di commercio di Ravenna il master in diritto marittimo, portuale e della logistica dell'Università di Bologna, Dipartimento di scienze giuridiche, sede di Ravenna, diretto dalla professor Greta Tellarini. Il percorso formativo può vantare il patrocinio del ministero dei Trasporti, di Assoportivi e Confetra e il supporto dell'AdSP di Ravenna, del Comune e dell'Ordine degli avvocati della città romagnola. Per sancire gli stretti rapporti tra mondo portuale e università, è stata organizzata la tavola rotonda "Porti: pubblici o privati?" dove si sono confrontati, oltre al padrone di casa Daniele Rossi (presidente dell'AdSP ravennate), Antonino De Simone, Massimo Deiana, Rodolfo Giampieri, Francesco Messineo, Pino Musolino, Carla Roncallo, Paolo Signorini e Nereo Marcucci di Confetra. Sul quesito del convegno, è stato espresso un parere comune. "L'incontro di Ravenna è importante ha commentato Nereo Marcucci perché i vertici delle AdSP presenti hanno chiesto di essere più efficienti e meno destabilizzati dalla burocrazia. Quindi la privatizzazione non è una prospettiva cui aspirano. Una posizione, a mio avviso, di grande buonsenso". "L'economia portuale vale il 3-4% del Pil nazionale, che sale al 10% con il mondo della logistica ha dichiarato Daniele Rossi -. Le AdSP vanno messe nelle condizioni di lavorare. Abbiamo risorse, capacità tecnica e una visione strategica comune preziose per lo sviluppo della portualità del nostro Paese". Massimo Deiana (presidente dell'AdSP del mare di Sardegna) ha sottolineato che "se la portualità è un settore strategico, bisogna darle le gambe per camminare, la questione porti pubblici o privati passa in secondo piano". Per Carla Roncallo (presidente dell'AdSP del mar Ligure Orientale), i porti devono rimanere pubblici, "bisogna lavorare sulla semplificazione, su ciò che ostacola lo sviluppo dei porti senza cambiare l'attuale governance". "Prima di arrivare ai porti pubblici o privati - ha sostenuto Pino Musolino (presidente dell'AdSP del mare Adriatico Settentrionale) - vorrei vedere risolti i colli di bottiglia, anche lasciando la situazione invariata. Ci servono qualità ed efficienza, dobbiamo risolvere i punti critici e reagire. E per fare questo non bisogna per forza essere porti privati". Paolo Signorini (presidente dell'AdSP del mar Ligure Occidentale) vedrebbe bene un modello di governance simile a quello delle Ferrovie dello Stato, quindi con uno statuto snello, pur sempre nell'orbita pubblica". Per quanto riguarda il Master universitario, Greta Tellarini ha spiegato che il progetto, fino a un anno fa solo un'idea, è ora un'offerta concreta: abbiamo scommesso su un percorso formativo completo di studi giuridici in tema di trasporti, portualità e logistica, che comprendesse un indirizzo di corso di laurea triennale specifico e un master universitario di primo livello. I numeri, sotto il profilo delle iscrizioni (26), ci hanno dato ragione, ciò sulla base anche del fatto che questo percorso formativo rappresenta attualmente un unicum nel panorama universitario italiano". "Nei prossimi anni ha sottolineato il sindaco Michele de Pascale - lo sviluppo della portualità ravennate, anche grazie al progetto dell'Hub portuale, comporterà nuove prospettive e potenzialità, e determinerà mutate esigenze di mercato a cui il territorio dovrà essere capace di rispondere con altrettante nuove professionalità. Con i corsi e i master attivati al Campus di Ravenna dell'università di Bologna, Ravenna sarà un punto di riferimento internazionale nell'ambito della formazione legata all'economia del mare".



Porti: Livorno, il nuovo sistema velocizza il traffico ferroviario

Con l' uso delle nuove tecnologie, nel 2018 movimentati oltre 18mila carri

Una nuova procedura per velocizzare la gestione del traffico su ferro in entrata e in uscita dal 'Varco Ferrovia' della Darsena Toscana, il principale terminal container del porto di Livorno, è stata messa a punto nei giorni scorsi dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno settentrionale. Il nuovo **sistema** è stato sviluppato a seguito di una serie di riunioni che hanno coinvolto soggetti pubblici e privati. I vari controlli, spiegano dall' Authority livornese, saranno eseguiti con l' utilizzo di nuove tecnologie e potranno essere svolti anche tramite postazioni da remoto. Nel corso del 2018 in Darsena Toscana sono stati movimentati oltre 18mila carri. L' obiettivo del nuovo **sistema**, come detto, è quello dunque di velocizzare il transito dei convogli ferroviari che arrivano e partono direttamente dal principale terminal container del porto di Livorno.(ANSA).



Corriere Marittimo

Livorno

Livorno, Terminal Darsena Toscana: Treni più veloci in entrata e uscita

LIVORNO - Il traffico ferroviario in entrata e in uscita dal Varco Ferrovia del Terminal livornese di Darsena Toscana ha una nuova procedura di gestione.

L'obiettivo è quello di velocizzare il transito dei convogli ferroviari che arrivano e partono direttamente dal principale terminal container del porto toscano. L'**Autorità di Sistema Portuale** ha dato avvio a questa nuova procedura, in seguito a una serie di riunioni che hanno coinvolto soggetti pubblici e privati. I vari controlli saranno eseguiti con l'utilizzo di nuove tecnologie e potranno essere svolti anche tramite postazioni da remoto. Nel corso del 2018 in Darsena Toscana sono stati movimentati oltre 18mila carri.

The screenshot shows the website interface for Corriere Marittimo. At the top, there are logos for LORENZINI & C. and ORIMATI GROUP Short Sea Services. Below the navigation bar, the article title is "Livorno, Terminal Darsena Toscana: Treni più veloci in entrata e uscita - Nuova procedura". The article text states: "LIVORNO - Il traffico ferroviario in entrata e in uscita dal Varco Ferrovia del Terminal livornese di Darsena Toscana ha una nuova procedura di gestione. L'obiettivo è quello di velocizzare il transito dei convogli ferroviari che arrivano e partono direttamente dal principale terminal container del porto toscano. L'Autorità di Sistema Portuale ha dato avvio a questa nuova procedura, in seguito a una serie di riunioni che hanno coinvolto soggetti pubblici e privati. I vari controlli saranno eseguiti con l'utilizzo di nuove tecnologie e potranno essere svolti anche tramite postazioni da remoto. Nel corso del 2018 in Darsena Toscana sono stati movimentati oltre 18mila carri." To the right of the article, there are advertisements for Toremart, Agenzia Marittima Aldo Spadoni, and CTN. A browser warning message is visible at the bottom right of the screenshot.

Nuova procedura per la gestione del traffico ferroviario

Livorno, 4 febbraio 2019 - Una nuova procedura per la gestione del traffico su ferro in entrata e in uscita dal Varco Ferrovia della Darsena Toscana. È stata messa a punto nei giorni scorsi dall' **Autorità di Sistema Portuale** a seguito di una serie di riunioni che hanno coinvolto soggetti pubblici e privati. L' obiettivo è quello di velocizzare il transito dei convogli ferroviari che arrivano e partono direttamente dal principale terminal container del porto di Livorno. I vari controlli saranno eseguiti con l' utilizzo di nuove tecnologie e potranno essere svolti anche tramite postazioni da remoto. Nel corso del 2018 in Darsena Toscana sono stati movimentati oltre 18mila carri.



Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, controlli in remoto nel varco ferrovia

Diventano più veloci i controlli al varco ferrovia della darsena Toscana del porto di Livorno, grazie a nuovi dispositivi in remoto. Una nuova procedura per la gestione del traffico su ferro in entrata e in uscita, messa a punto nei giorni scorsi dall'autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale, a seguito di una serie di riunioni con soggetti pubblici e privati. L'obiettivo è quello di velocizzare il transito dei convogli ferroviari che arrivano e partono direttamente dal principale terminal container dello scalo labronico. «I vari controlli saranno eseguiti con l'utilizzo di nuove tecnologie», informa l'authority. Nel corso del 2018 in darsena Toscana sono stati movimentati oltre 18 mila carri.



Livorno: nuova procedura per il traffico ferroviario

Velocizzato transito dei convogli in darsena Toscana

Massimo Belli

LIVORNO L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale ha annunciato oggi di aver messo a punto una nuova procedura per la gestione del traffico su ferro in entrata e in uscita dal Varco Ferrovia della Darsena Toscana. Tale procedura, è stata messa a punto nei giorni scorsi dall'AdSp a seguito di una serie di riunioni che hanno coinvolto soggetti pubblici e privati. L'obiettivo è quello di velocizzare il transito dei convogli ferroviari che arrivano e partono direttamente dal principale terminal container del porto di Livorno. Da ora in avanti, i vari controlli saranno eseguiti con l'utilizzo di nuove tecnologie e potranno essere svolti anche tramite postazioni da remoto. Si tratta senza dubbio di una importante iniziativa, specialmente se si tiene conto che durante lo scorso anno, in darsena Toscana sono stati movimentati oltre 18mila carri.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with categories like 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Livorno: nuova procedura per il traffico ferroviario' with a sub-headline 'Velocizzato transito dei convogli in darsena Toscana'. The article is attributed to Massimo Belli and dated 4 February 2019. A large image shows railway tracks at a port terminal. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the article, there are social media sharing icons and a list of 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with thumbnails and titles such as 'Livorno: nuova procedura per il traffico ferroviario', 'ZOE: assistente virtuale su navi MSC', and '+21% di traffico per il Gruppo Hupac'.

«La 76 sarà il canale di Suez del centro Italia»

L' amministratore unico di Quadrilatero Perosino in consiglio comunale

L' INFRASTRUTTURA FABRIANO «La SS 76 ultimata sarà il canale di Suez del centro Italia». Così Guido Perosino, amministratore unico Quadrilatero nel corso del consiglio comunale, ieri a Palazzo del Podestà, richiesto dalle minoranze. Il 14 febbraio si conoscerà il piano di salvataggio di Astaldi e si potrà sapere il futuro della 76. In primo piano i cantieri fermi da 7 mesi. Scade a metà febbraio il termine per la presentazione del piano di salvataggio da parte di Astaldi dopo che il Tribunale ha concesso ulteriori due mesi di proroga una volta approvato il concordato. «Quadrilatero ha riferito Guido Perosino, amministratore delegato vuole ultimare la strada perché abbiamo a cuore la sicurezza delle persone che attraversano l' entroterra. La 76 vive il dramma dell' ennesimo default della principale società chiamata a realizzarla, il terzo per la precisione (prima Btp e Dirpa). Attualmente siamo all' 80% dei lavori finiti.

La 76 è l' arteria più importante del centro Italia perché collegherà il porto di Ancona a quello di Civitavecchia».

Patrizia Terzoni, deputata M5s, ha riferito a nome del presidente Commissione Ambiente, Alessandro Benvenuto, dichiara: «Sono state presentate 5 interrogazioni al ministro delle Infrastrutture, 160 milioni di euro sono stati finanziati, insieme ad altri stalci, per il prosieguo dei lavori tra Marche e Umbria, con delibera Cipe. I problemi non sono dovuti al Governo. Il 14 febbraio conosceremo il piano di salvataggio. Un concordato preventivo in continuità prevede che i lavori riprendano quanto prima. L' obiettivo è non recedere dal contratto con Astaldi per evitare ulteriori perdite di tempo. Attendiamo il pronunciamento dei commissari». Dopo nove anni di ritardi l' obiettivo è ultimare i lavori di raddoppio. Walter Ceccarini, Associazione nazionale costruttori Edili: «Organizziamo un tavolo per tutelare le aziende creditrici che attendono di essere pagate ed hanno diritto ad avere i soldi altrimenti, se mai dovessero riprendere i lavori noi saremo li ad impedirlo fino a quando non saranno pagati i debiti progressi».

Parole accolte con fastidio da Perosino: «Non è accettabile dire che si impedirà la ripresa dei lavori rallentando la conclusione dell' opera a scapito di tutti. Anas e Quadrilatero sono disponibili per ricercare una soluzione alla problematica dei debiti accumulati, ma il nostro obiettivo è la conclusione dei lavori».

m. a.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Raccolta fondi per far rinascere l' antica nave romana

FIUMICINO Lanciata a Fiumicino l' idea di una raccolta di fondi, anche tramite rete, per completare la costruzione della nave romana Liburna. L' iniziativa è del consigliere comunale Raffaele Megna che lancia un grido d' allarme per ultimare la riproduzione, a grandezza naturale, della nave da guerra del I secolo d.C.

, utilizzata dall' Impero per la prima guerra punica. La realizzazione della nave, nell' appezzamento di terreno tra viale Danubio e la scuola Segre a Isola Sacra, è sempre stato un sogno del maestro d' ascia Francesco Carmosini, scomparso alcuni anni fa, e nacque durante una visita che fece da ragazzo nel porto di Traiano. Tra i reperti venne colpito dal disegno di una Liburna scolpita su un colonnato. Il fascino dell' antica storia legata alle gesta dei romani catturarono l' immaginazione di Francesco che negli anni diventò maestro d' ascia e proprietario di un cantiere nautico.

L' IDEA L' idea di costruire la nave romana si concretizzò dopo un colloquio con l' allora sindaco di Fiumicino, Giancarlo Bozzetto, che concesse l' area con l' obiettivo di creare un polo culturale. Durante i lavori dell' imbarcazione, lunga 37 metri e larga circa 9, venne partorito anche il progetto, purtroppo mai realizzato, di trasferire la nave all' interno del lago esagonale del porto di Traiano e farla navigare, con a bordo figure di antichi romani, per la gioia dei turisti. L' eredità di completare l' opera è oggi passata a Oscar Carmosini, figlio di Francesco, e presidente dell' associazione Magistri Schola de Navalium Artificium che è fortemente impegnato nell' ultimare la nave e metterla poi disposizione della collettività per fini turistici. Il completamento della Liburna potrebbe interessare l' **Autorità portuale** che si è prodigata di recente nella ricostruzione di una porzione di Liburna esposta oggi nel porto Civitavecchia. Potrebbe farsi carico di ultimare quella Fiumicino e magari esporla nel futuro porto commerciale in prossimità della darsena per la locale flotta peschereccia. «Per completare la Liburna dice il maestro d' ascia Carmosini occorrono oggi almeno 100mila euro. C' è infatti da ultimare il fasciame delle fiancate con pino marino e rovere, l' alberatura per le vele, l' equipaggiamento di bordo tra cui il posizionamento di catapulte, già costruite, e delle baliste per il lancio dei dardi, oltre ai 40 remi in dotazione, le ancore e le bitte d' ormeggio».

L' OBIETTIVO Il sogno di Oscar è creare un muso di antiche costruzioni navali realizzate con vecchie tecniche, una vera e propria scuola per forgiare anche maestri d' ascia. Nel suo laboratorio ora sta costruendo un gozzo, interamente in legno, ed è possibile ammirare la riproduzione di un cannoncino e una cassapanca in dotazione ai galeoni del 600.

Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ai porti del Lazio 8,2 milioni dal gettito Iva

"È di 8,2 milioni di euro la cifra complessiva che possiamo, da subito, impegnare in opere di infrastrutturazione portuale". Lo annuncia con soddisfazione il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, ricordando che da pochi giorni è pervenuta all'ente la nota del ministero sulla disponibilità delle quote del Fondo spettanti ai porti di Roma e del Lazio. "Di questa cifra complessiva precisa di Majo - 2,8 milioni di euro riguardano la percentuale spettante al porto di Civitavecchia in quanto sesto porto in Italia ad aver versato più denaro nella casse dell'erario e 5,4 milioni la quota ripartita proporzionalmente tra le 15 Autorità di Sistema Portuale in base ai progetti che il Mit ha ritenuto di dover finanziare per la loro importanza a livello di infrastrutture nazionali. A tal proposito aggiunge il presidente dell'AdSP ringrazio il nostro ufficio tecnico che ha redatto i progetti ritenuti meritevoli dal Mit, che ci hanno permesso di ottenere circa il 45% dei 12,5 milioni della restante quota del Fondo". I 5,4 milioni di euro saranno impegnati interamente sul porto di Civitavecchia, principalmente sulla viabilità di raccordo a servizio della darsena traghetti. "Il progetto, inserito all'interno delle opere di urbanizzazione dei piazzali del terminal traghetti (I stralcio), rappresenta un necessario e naturale completamento delle opere marittime realizzate e ultimate nell'ambito del I lotto delle opere strategiche, nonché del nuovo pennello (pontile 2) della darsena traghetti, la cui realizzazione sarà avviata nel corso del 2019", spiega di Majo. I 2,8 milioni di euro saranno, invece, destinati ad opere di efficientamento infrastrutturale dei tre porti del network laziale. "Presumibilmente continua di Majo - sulla riorganizzazione del sistema ferro nell'area portuale di Civitavecchia, per il quale abbiamo anche ottenuto un finanziamento di 300 mila euro dalla Regione Lazio e interventi sulla banchina polifunzionale n.23, mentre sul porto di Gaeta procederemo con la progettazione per la delocalizzazione della cantieristica (cosiddetto Piano Frattasi) e, insieme al Comune, con il finanziamento per rifacimento waterfront cittadino".



La banchina 13/14 del porto di Bari intitolata a Tatarella

maurizio de cesare

4 febbraio 2019 - Mercoledì 6 febbraio alle ore 10.00 nel porto di Bari si svolgerà una cerimonia di intitolazione della banchina 13/14 (terminal crociere) ai fratelli Pinuccio e Salvatore Tatarella, due pugliesi protagonisti della storia politica nazionale. Ritengo giusto e doveroso che il porto di Bari ricordi indelebilmente due figli di questa terra che tanto hanno fatto per il Meridione e la Puglia commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Un gesto simbolico che intendo indirizzare principalmente alle giovani generazioni, perché la storia personale e politica dei nostri concittadini possa trasmettere e insegnare valori di integrità, umiltà, coerenza e onestà, pilastri su cui il loro futuro deve fondarsi. Alla presenza delle autorità civili, militari e religiose della città, verrà deposta una corona in prossimità della lapide dedicata a Pinuccio Tatarella (porto di Bari, nei pressi del varco Dogana); successivamente, la cerimonia si sposterà in porto (porto di Bari, nei pressi del terminal crociere), dove si procederà all'intitolazione della banchina n.13/14. L'iniziativa rientra nell'ambito di una serie di eventi che la Fondazione Tatarella ha organizzato per commemorare il ventennale della morte dell'on. Pinuccio Tatarella, già vice presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Poste e Telecomunicazioni, fiero esponente del meridionalismo missino, padre e costruttore di Alleanza Nazionale, teorico di una idea inclusiva e dialogante del centrodestra italiano.

Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono condivisi con Google, in modo da migliorare le nostre offerte, personalizzare i nostri annunci, migliorare la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

VULNERABILI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONTATTI - LAURA CORNICI - LISTINO

La banchina 13/14 del porto di Bari intitolata a Tatarella

di Maurizio De Cesare - 02 FEB 2019 - 962

6 febbraio 2019 - Mercoledì 6 febbraio alle ore 10.00 nel porto di Bari si svolgerà una cerimonia di intitolazione della banchina 13/14 (terminal crociere) ai fratelli Pinuccio e Salvatore Tatarella, due pugliesi protagonisti della storia politica nazionale.

“Ritengo giusto e doveroso che il porto di Bari ricordi indelebilmente due figli di questa terra che tanto hanno fatto per il Meridione e la Puglia - commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Un gesto simbolico che intendo indirizzare principalmente alle giovani generazioni, perché la storia personale e politica dei nostri concittadini possa trasmettere e insegnare valori di integrità, umiltà, coerenza e onestà, pilastri su cui il loro futuro deve fondarsi.”

Alla presenza delle autorità civili, militari e religiose della città, verrà deposta una corona in prossimità della lapide dedicata a Pinuccio Tatarella (porto di Bari, nei pressi del varco Dogana); successivamente, la cerimonia si sposterà in porto (porto di Bari, nei pressi del terminal crociere), dove si procederà all'intitolazione della banchina n.13/14.

L'iniziativa rientra nell'ambito di una serie di eventi che la Fondazione Tatarella ha organizzato per commemorare il ventennale della morte dell'on. Pinuccio Tatarella, già vice presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Poste e Telecomunicazioni, fiero esponente del meridionalismo missino, padre e costruttore di Alleanza Nazionale, teorico di una idea inclusiva e dialogante del centrodestra italiano.

INCHIESTA - POLITICA - REGIONI - SOCIETÀ - ECONOMIA - CULTURA - SPETTACOLI - CRIMINALITÀ - FOTOGRAFIE - VIDEO - GALLERY

RELATI: POLITICA

Il Gruppo giovani neo-eletti di ANZTA al

Crisi edilizia, ilera del settore e sindacati uniti

ANZTA: oltre la vertenza fatta dall'Interbanc

CATEGORIE E NUMERI SPECIALI

- ECONOMIA (10952)
- SHIPPING (10971)
- ECONOMIA E TRASPORTI (10982)
- INFRASTRUTTURE (11992)
- NAUTICA (11976)
- AVIATION E TERRESTRI (1720)
- CULTURA (1120)
- DIRITTO - FISCO (902)

GRIMALDI GROUP
THIS IS US
Fondazione MAM Ugo Patroni Griffi
Federazione Italiana Piloti del Porto
SARVA
CARGO WAR
OMLOG LIFESTYLE LOGISTICS
COSCO SHIPPING LINE FIAT
SCT

«Un patto per lo sviluppo» Gli imprenditori rilanciano

Programmato un vertice per discutere di prospettive e compatibilità

CARMEN VESCO

Un patto per lo sviluppo territoriale a tutto tondo e non solo legato alle infrastrutture. È questo che Confindustria Brindisi chiede a tutti gli attori sociali. Ed è di questo che si dovrà necessariamente parlare nel prossimo tavolo di concertazione, convocato dalla stessa Confindustria nella sua sede, per la prossima settimana.

Tra le mancate conferme al momento c'è quella dei rappresentanti dell'amministrazione pubblica locale. Mentre è confermata la partecipazione dell'assessore regionale allo sviluppo economico, Cosimo Borracino, e altri esponenti dell'amministrazione regionale; il presidente dell'**Autorità Portuale**, Ugo patroni Griffi; il presidente del Consorzio Asi, Domenico Bianco; i segretari confederali delle organizzazioni sindacali; e tutte le associazioni di categoria.

Un incontro, ormai, da molto tempo sollecitato da Confindustria Brindisi, già sotto la guida di Giuseppe Marinò, al quale, come conferma anche il nuovo presidente, Patrick Marcucci, eletto due mesi fa, si è sempre guardato positivamente, e da tutti gli attori sociali, ma di fatto mai aderito. Almeno, per quanto riguarda l'amministrazione pubblica. «Ma prima c'era il commissario, e si rimandava per questo. Ora, non c'è più tempo» dice il presidente di Patrick Marcucci, che a breve renderà nota la data di questo incontro, al quale tutto il territorio si augura non ci siano defezioni alcuna. E probabilmente, non ci sono più buone motivazioni per dire no. Almeno al tavolo di confronto.

Perché è chiaro che l'assenza di protagonisti come i rappresentanti di Comune e Provincia renderebbero infruttuose le decisioni prese. La posizione dell'amministrazione comunale e provinciale è decisiva per uscire dal pantano in cui versano diversi progetti di sviluppo economico, già in itinere (con finanziamenti assegnati) ma che vanno a rilento o restano in sospeso.

Per fare solo alcuni esempi, si vedano le lungaggini per la bonifica di Micorosa, la vicenda dello Shuttle (progetto della circolare del mare costato più di venti milioni di euro mai decollato) con appalto assegnato e consegnato ad un'azienda e lasciato in sospeso e che potrebbe facilmente venire accantonato perché i lavori per l'opera intera sono stimati nel doppio dei finanziamenti stanziati, seppur questo si poteva facilmente dedurre in fase di progettazione; ne è scaturita la rivisitazione, riduzione e presentazione del progetto, nuova versione, perché potesse aderire al finanziamento statale di modo da non perderlo. Tutto questo, però, ad oggi lasciato nel limbo.

Stesso rischio si corre ora per il progetto di Colmata della vasca di Costa Morena Est, proposto dall'**Autorità Portuale**, per risolvere l'urgenza del dragaggio del porto, messo in stand by dalla controproposta del sindaco Rossi di spostare la colmata a Capobianco, cosa che secondo chi lo sostiene equivale a no e alla perdita dei finanziamenti che potrebbero, così, venire dirottati altrove in Puglia, e Brindisi dovrà rivedere tutto e presentare un nuovo progetto in data da destinarsi. Sempre ammesso che il treno ripassi dice il fronte del Sì.

E di esempi così ce ne sono altri, e se non si decide quale indirizzo comune intraprendere il timore è che ce ne saranno sempre di più.

Bisogna che si discuta nell'immediato di quelle che sono le opportunità del territorio, non fra dieci o vent'anni perché l'economia del territorio è al collasso. Sono certo che questa volta avremo l'adesione di tutti almeno al confronto» è l'opinione di Marcucci.



Il porto tra Ylport e Set «Troppi giudizi ingenerosi»

Parla il presidente del consorzio Guglielmo Guacci: «Al Tar per tutelare i nostri diritti, non si strumentalizzino i lavoratori» IL NODO L' Autorità ha scelto l' o f f e r t a dei turchi, abbandonando il dialogo competitivo I LAVORI Solo una parte della banchina del terminal è agibile

I Pochissimi eletti sanno come sono fatti in viso e quali agenti facilitatori hanno ma è evidente, a sfogliare la rassegna stampa delle ultime due settimane, che i turchi di Ylport godono di un sostegno se non convincente sicuramente convinto in riva allo Jonio.

L' estate scorsa, quando il dialogo competitivo tra le quattro società (Southgate Europa terminal consorzio, South marine gate, Taras terminal e Taranto multipurpose terminal) che avevano avanzato domanda di concessione stava per iniziare, l' Autorità di sistema portuale di Taranto, guidata dall' avvocato Sergio Prete, ha cambiato improvvisamente e velocemente direzione, virando verso i turchi, al tredicesimo posto per volumi di attività nella graduatoria internazionale dei terminalisti.

Il 20 novembre - il giorno prima dell' udienza cautelare fissata dal Tar di Lecce per la discussione del ricorso di Southgate Europe Terminal contro la delibera di annullamento del dialogo competitivo promosso dall' AdSP - è stata firmata la delibera dal Comitato di Gestione attraverso la quale è stata accolta la domanda di concessione avanzata lo scorso 4 luglio (e poi successivamente integrata) dalla holding turca Yilport finalizzata all' uso per 49 anni del molo polisettoriale, infrastruttura di punta dello scalo.

L' atto di concessione vero e proprio ancora non c' è e probabilmente arriverà, se ce ne saranno tutte le condizioni, soltanto dopo il 20 febbraio, giorno al quale è slittata l' udienza cautelare per la discussione del ricorso di Southgate Europe Terminal a seguito di un ennesimo rinvio dovuto all' acquisizione di documenti da parte di Set, richiesti con accesso agli atti nel mese di novembre e concessi per la visione dall' AdSP il 28 dicembre scorso. Tali documenti, ritenuti significativi, fanno parte integrante di una nuova memoria aggiuntiva per il Tar.

Una situazione, insomma, di assoluta incertezza, condita da due fatti certi: l' attesa spasmodica di tornare al lavoro degli oltre 500 dipendenti ex Tct confluiti nella Taranto Port Workers Agency srl e da tempo in cassa integrazione a zero ore, e il tifo convinto fatto da organizzazioni sindacali, operatori del settore e forze politiche nei confronti di Ylport, con annesse critiche al contenzioso avviato da Southgate Europa Terminal.

«Proviamo un forte dispiacere - dice alla Gazzetta il dottor Guglielmo Guacci, presidente del consorzio Set perché molti interventi sono stati fatti senza conoscere le carte e i documenti E allora provo a riassumere tutta la vicenda, nella speranza di dare un contributo di chiarezza».

«Abbiamo presentato all' Autorità di Sistema portuale di Taranto una istanza di concessione nel novembre del 2017, mettendo assieme Zeta System spa e Taranto Iniziative Produttive srl. Zeta System spa è una impresa di Matera, fondata nel 1992, opera nel settore della logistica e della distribuzione delle merci. Taranto iniziative produttive faceva, invece, già parte del Consorzio Ulisse (insieme a Ionian Shipping Consortium e Tecnomec Engineering Srl) che aveva in precedenza avanzato la sua candidatura per la gestione del terminal. C' è chi si è divertito a sbeffeggiarci per i 4mila euro del capitale sociale dei Set, scambiando il fondo di dotazione nominale con il vero capitale sociale che è la somma dei capitali sociali delle società aderenti al consorzio, dimenticando volutamente così che Zeta System ha un capitale sociale da 1,5 milioni di euro e un fatturato medio annuale di 100 milioni, oltre ad essere il più importante cliente di Msc a livello di esportazioni, con una movimentazione diretta di 100mila teus all' anno. Parliamo di merci proprie, prevalentemente del Sud Italia. Taranto investimenti produttivi si occupa invece di finanza, cicli produttivi e infrastrutture portuali».

Sottolineato e difeso il punto di partenza, Guacci - il cui padre Giuseppe è stato anni e anni fa presidente dell' Autorità portuale di Taranto - spiega come, alla luce delle manifestazioni di interesse arrivata, l' Adsp, valutata la presenza di sovrapposizioni sulle aree richieste, nel maggio 2018 abbia aperto al dialogo competitivo. «C' è stata una prima



riunione il 15 maggio, ci fu dato appuntamento a stretto giro per trovare una soluzione ma la seconda riunione fu rinviata più volte fino al 6 luglio per definire le aree di competenza di ogni singolo soggetto. Nel frattempo le quattro società avevano trovato una quadratura. All' improvviso il 4 luglio via Pec sospeso il dialogo competitivo e spuntarono i turchi di Ylport».

Qui inizia il contenzioso - sulla sospensione del dialogo competitivo - e parte il confronto tra i due piani, un confronto quasi al buio stante l' assenza di appuntamenti pubblici, con Ylport che evidentemente ha saputo agire sottotraccia, convincendo vari stakeholder del territorio senza sentire la necessità non solo di indire una conferenza stampa ma perfino - lacuna colmata poco fa - di avere una società con sede legale a Taranto.

«Eppure - prosegue Guacci nel suo racconto - i problemi non mancano.

Intanto va precisato che parliamo di una struttura in larga parte inagibile se si escludono i 1200 metri di banchina rifatti. C' è l' atavico snodo del recupero delle acque piovane: ora c' è un solo impianto a norma, quello per i 1200 metri di banchina rifatti; poi ce n' è un altro vecchissimo risalente al 1998, non a norma, ma per mettere a regime tutto il molo servirebbero altri 3 impianti, non di difficile realizzazione ma con tempi incompatibili con l' immediata operatività. Servono 20 milioni di lavori, a partire dalle grù ereditate da Tct che sono nient' altro che rottami, con tecnologia obsoleta e superata, e manutenzione discutibile. Quanti - sostiene il presidente di Set - dicono che in primavera si riparte sostengono una forzatura, perché per farlo servono grù semoventi e va considerata solo la piccola porzione di banchina consegnata, il resto è mera propaganda».

Guacci dopo aver rilevato la perdurante assenza del rappresentante della Regione nel Comitato **Portuale**, fatto che rende l' organismo quasi mo nocratico visto che oltre al presidente Prete, forte del suo voto che vale doppio, c' è poi il rappresentante del Comune e quello della Capitaneria, ma quest' ultimo solo per gli aspetti connessi alla sicurezza della navigazione e non certo, ad esempio, per il rilascio di concessioni, invita ad un sereno confronto tra i piani industriali di Set e Ylport. «È stato annullato il dialogo competitivo con le quattro società che si erano fatte avanti spiega il presidente di Set - senza nemmeno fare un raffronto tra quello che proponevano e quello invece che vuol fare Ylport. Il tutto in nome del superiore interesse pubblico, frase di stile che non può essere uno slogan buono per ogni stagione».

Ylport apparecchia un investimento di 400 milioni di euro ma la gran parte vengono dichiarati dal 17esimo anno di concessione. «Se si entra nel dettaglio - dice Guacci - noi investiamo complessivamente 6,4 milioni per ettaro ottenuto in concessione, loro 2,4 milioni per ettaro». Riguardo al traffico, viene fatto notare che Set dirotterebbe traffici già detenuti a Taranto, puntando non solo sul mero transhipment che lascia poco e nulla sul territorio, ma sulla diversificazione dei traffici, prevedendo anche il tra sporto di 600mila tonnellate di merci varie nel nostro piano industriali.

«Noi abbiamo dichiarato nel nostro piano industriale di giungere entro il sesto anno a 524mila teus, tra merci dirette e transhipment, discostandoci poco da Ylport con i suoi dichiarati 720mila teus».

Quanto all' occupazione, Set dichiara 154 nuove assunzioni entro primi sei anni di attività, con il 90% effettuate da Taranto Port Workers (sarebbero escluse solo alcune figure apicali e gli esperti di gestione di altri tipi di merce) mentre Ylport partirebbe nei primi due anni con 154 assunzioni, arrivando tra il terzo e il sedicesimo a 437 nuovi posti di lavoro, fino ad arrivare a fine concessione a 1311 addetti diretti.

«Ma il molo non è agile se non in piccola parte - dice il presidente Guacci - e dunque assumere personale senza avergli qualcosa da fargli fare che senso ha? Dispiace per le voci che si sono levate con tro il ricorso che abbiamo presentato al Tar di Lecce ma noi difendiamo i nostri interessi e tutto il lavoro che c' è dietro. Veniamo da due anni di trattative con Adsp, trattative interrottesi con quella mail del 4 luglio e la scoperta, dai giornali, della proposta fatta dai turchi di Ylport.

Attenzione, noi rispettiamo Ylport, è sicuramente un terminalista riconosciuto a livello internazionale ma in Italia ci sono ancora leggi e regole. Il nostro ricorso punta a difendere i nostri interessi, comunque lesi in tutta questa storia. Se io non fossi andato al Tar, voleva dire che il nostro progetto non era serio. Mi dispiace che chi ha parlato lo abbia fatto senza aver visto i piani industriali e alimentando i sentimenti dei ragazzi in cassa integrazione, sballottati da anni. Ma prima di fare affermazione pubbliche, consiglieri a tutti un po' di studio e un po' di prudenza».

La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

ALTERNANZA SCUOLA LAVORO

Uno stage in Capitaneria per gli studenti del liceo linguistico

OLBIA Per alcuni studenti del liceo linguistico Gramsci si sono aperte le porte della direzione marittima di Olbia. Lo stage, che fa parte del progetto "alternanza scuola lavoro, fa seguito alla convenzione stipulata tra la capitaneria di porto - guardia costiera di Olbia e il Liceo classico-linguistico. Una collaborazione che scaturisce da uno specifico accordo tra il Ministero dell' Istruzione, dell' Università e della ricerca scientifica con il comando generale del corpo delle Capitanerie di Porto, per avvicinare in maniera pratica i giovani al mondo del lavoro. A Olbia la convenzione è stata firmata dal direttore marittimo Maurizio Trogu e la dirigente scolastica Elisa Mantovani. I ragazzi, dopo il saluto del comandante della capitaneria di Porto - che, accogliendoli in capitaneria, ha raccomandato loro di essere "curiosi" delle novità proposte in modo che l' occasione offerta si concretizzi in un arricchimento professionale e personale con sicuri riflessi sul bagaglio scolastico di ognuno - hanno assistito inizialmente a lezioni teoriche anche attraverso la visione di fotografie e filmati istituzionali, sui compiti primari della guardia costiera soprattutto in materia di soccorso in mare e tutela ambientale.

Nella settimana successiva, secondo un fitto calendario predisposto dai tutor, gli alunni parteciperanno come giovani marinai ad alcune attività tecnico-amministrative, in particolare presso gli uffici patenti nautiche, gente di mare, naviglio, diporto e demanio marittimo; seguendo, inoltre, alcune attività più operative, visitando la sala operativa, dove vengono gestite tutte le fasi di ricerca e soccorso in mare, e salendo a bordo delle motovedette appositamente dedicate a questo delicato compito. Magari qualcuno dei partecipanti proverà un domani ad intraprendere la carriera nella Marina Militare: certamente, attraverso questi momenti, gli studenti hanno l' opportunità di conoscere meglio la realtà della capitaneria di porto-guardia costiera e, soprattutto, arricchire la loro cultura del mare, dell' ambiente marino e delle sue risorse.



Piano regolatore del porto Aspettando la "Valutazione" Il "Museo diffuso", un'idea che non decolla

Forza Italia incalza: «Su Messina è già arrivato il via libera, sul centro mamertino regna il silenzio. Si faccia presto»

Milazzo Perché a Messina è arrivato il via libera sul Prg del porto da parte della commissione Vas (valutazione ambientale strategica) e a Milazzo invece continua a rimanere tutto bloccato? È preoccupante il silenzio delle istituzioni locali su uno strumento così fondamentale per lo sviluppo della portualità.

Il gruppo cittadino di Forza Italia comunica di aver appreso che a Palermo, che presso questa Commissione non c'è traccia ancora dello strumento urbanistico che riguarda Milazzo e pertanto tale situazione impone una presa di posizione da parte del governo cittadino. «Da troppo tempo - si legge in una nota - assistiamo ad uno strano silenzio nei rapporti tra Amministrazione e **Autorità portuale**, dopo una fase caratterizzata da polemiche e ciò sicuramente non è confortante dal punto di vista dei risultati che si dovrebbero ottenere per il nostro porto, per i nostri portuali, per lo sviluppo del waterfront compreso tra Milazzo e Giammoro. È invece fondamentale esercitare un pressing nei confronti dell' **Autorità portuale** per definire questa pianificazione che consenta di porre fine non solo ad un ibrido nella gestione delle banchine, ma anche nella stessa organizzazione complessiva del porto che sino ad ora si è caratterizzata da singole azioni di imprenditori che sono pronti ad investire per propri riscontri anziché per un progetto di crescita globale della città».

La questione dello strumento urbanistico del bacino **portuale**, la cui prima bozza, in continuo aggiornamento, risale a dieci anni fa, è stata affrontata dai consiglieri dell'attuale maggioranza nel corso di tante riunioni servite a far conoscere le nuove proposte formulate e messe su carta dal progettista, che prevedono un nuovo indirizzo per la zona di molo Marullo, così come voluto dall'attuale governo cittadino. Ma nessuna forza politica sembra essere stata in grado di esercitare il proprio ruolo nelle scelte che sono state fatte e che si andranno a fare.

Le indicazioni del progettista Mallandrino sullo scalo della città del Capo sono quelle di un porto polifunzionale che dovrà assolvere a un insieme di servizi secondo una filosofia che prevede, man mano, che dall'interno del porto (molo Marullo), ci si sposti verso l'esterno, e la previsione crescente dei mezzi da collocare. Ecco quindi la conferma dell'attuale porto turistico privato al molo Marullo per proseguire con gli aliscafi, i traghetti e quindi nella zona della vecchia stazione lo scalo commerciale e mercantile con le navi ro-ro.

Le forze politiche ad un anno e mezzo dalla fine del mandato debbono dare scadenze all'Authority nella consapevolezza che le scelte da attuare sono attese dagli operatori del porto e in virtù del fatto che il bacino mamertino deve svolgere nel migliore dei modi il proprio ruolo. La città di Milazzo non può accettare situazioni di stand by croniche e le notizie poco confortanti provenienti da Palermo sull'iter burocratico devono rappresentare più di un campanello d'allarme.

r.m.



Legambiente critica però la scelta del sito

Augusta, apertura al deposito di gas

Parisi: «Nell' area del vecchio pontile consortile prevista la cantieristica»

«Si alla realizzazione di un deposito, dentro il porto di Augusta di Gnl, gas naturale liquefatto ma a certe condizioni e non al pontile consortile». Lo sostiene Legambiente di Augusta, che si dice favorevole e anzi ritiene importante spingere verso l' utilizzo di un combustibile meno inquinante come il metano affermando da tempo la necessità, come adesso previsto dal Piano regionale di tutela della qualità dell' aria, «dell' elettrificazione delle banchine in modo da poter spegnere il motore della nave quando è ormeggiata e fornirle energia elettrica da terra. Augusta, - aggiunge Parisi che auspica anche un confronto pubblico con le amministrazioni interessate e le associazioni - grazie a questa riconversione dell' alimentazione dei motori marini potrebbe svolgere una funzione utile all' ambiente e recuperare pure la sua passata posizione di leader mediterraneo del bunkeraggio. Non manca qui la competenza e l' esperienza nella produzione, stoccaggio e movimentazione dei gas liquefatti. Ogni anno se ne producono e spediscono per nave oltre 800 mila tonnellate». Poi spiega che un deposito di Gnl non è un rigassificatore e non ha le stesse funzioni, ma è comunque un impianto «a rischio pertanto è doveroso e prioritario valutare gli aspetti relativi a sicurezza, ubicazione e dimensionamento. Non ci convince -prosegue- la proposta dell' **Autorità portuale** di localizzare il deposito a Punto Cugno e riattare il precario pontile consortile costruito negli anni '70 e mai impiegato. Questa stessa zona nella bozza del nuovo prg del porto (di cui, per inciso, si sono perse le tracce) è stata indicata per la cantieristica navale e non ci pare una buona idea accostare serbatoi di gas a zone dove si fanno lavori a caldo. Senza poi escludere la possibilità di realizzare un deposito galleggiante fuori porto, ci sembra esistano a sud di Punta Cugno aree e pontili che meglio si presterebbero allo scopo». (*CESA*)



Porti: accordo tra Autorità-Fincantieri

(ANSA) - PALERMO, 4 FEB - L' **Autorità** di **sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale (**AdSP**) e Fincantieri hanno firmato un protocollo d' intesa per il rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo, alla base del quale vi è l' obiettivo condiviso di permettere al sito siciliano di affermarsi come uno dei più importanti del Mediterraneo. L' accordo, destinato a rivoluzionare l' assetto, anche infrastrutturale oltre che operativo, dell' intero bacino **portuale** di Palermo, prevede la concentrazione di tutta l' attività cantieristica industriale, attraverso la realizzazione di diverse opere infrastrutturali, fra cui spicca il completamento del bacino di carenaggio da 150mila tonnellate di portata lorda e la realizzazione di una banchina di 300 metri di lunghezza nell' area nord del porto (Acquasanta).



Ferpress

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo con Fincantieri ora guarda al polo cantieristico mediterraneo

(FERPRESS) Roma, 4 FEB L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale (AdSP) e Fincantieri hanno firmato un protocollo d'intesa per il rilancio in piena sintonia del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo, alla base del quale vi è l'obiettivo condiviso di permettere al sito siciliano di affermarsi come uno dei più importanti del Mediterraneo. Lo annunciano Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale (AdSP) e Fincantieri in una nota congiunta. L'accordo, destinato a rivoluzionare l'assetto, anche infrastrutturale oltre che operativo, dell'intero bacino portuale di Palermo, prevede la concentrazione di tutta l'attività cantieristica industriale, attraverso la realizzazione di diverse opere infrastrutturali, fra cui spicca il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 tonnellate di portata lorda e la realizzazione di una banchina di 300 metri di lunghezza nell'area nord del porto (Acquasanta). L'AdSP e Fincantieri si adopereranno per trasformare questa intesa in accordo di programma quadro da sottoscrivere alla presidenza del Consiglio dei ministri. Il nostro obiettivo afferma Pasqualino Monti, Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è quello di ridare a Palermo un ruolo di primo piano nel mercato cantieristico mondiale, creando un polo in grado di generare occupazione di qualità e di dare ai giovani della Sicilia una prospettiva per il futuro di cui essere consci e orgogliosi. Auspicio che con questa intesa e con il successivo accordo di programma si possa finalmente pervenire alla soluzione dei problemi infrastrutturali del cantiere di Palermo, assicurando quindi il suo sviluppo, che in questo momento sarebbe oltremodo facilitato dal notevole carico di lavoro dell'azienda ha dichiarato Giuseppe Bono, Amministratore delegato di Fincantieri.



Il programma per le infrastrutture

Autorità portuale, patto con Fincantieri per il nuovo bacino

L'impegno sottoscritto da Monti e Bono ma serve il via libera a Roma

Un protocollo d'intesa per il rilancio del polo della cantieristica navale nel porto. Non solo riparazioni, come negli ultimi anni, ma soprattutto costruzioni e per farlo servirà garantire nuove infrastrutture a partire dal completamento del bacino di carenaggio e da una nuova banchina.

C'è questo nell'accordo che l'**Autorità** di sistema **portuale** del mare di Sicilia occidentale e Fincantieri hanno siglato con «l'obiettivo condiviso di permettere al sito siciliano di affermarsi come uno dei più importanti del Mediterraneo», fanno sapere.

«Auspicio che con questa intesa e con il successivo accordo di programma - ha dichiarato Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri - si possa finalmente pervenire alla soluzione dei problemi infrastrutturali del cantiere di Palermo, assicurando quindi il suo sviluppo, che in questo momento sarebbe oltremodo facilitato dal notevole carico di lavoro dell'azienda».

L'accordo, destinato a rivoluzionare l'assetto, anche infrastrutturale oltre che operativo, dell'intero bacino **portuale**: prevista la concentrazione di tutta l'attività cantieristica industriale, attraverso la realizzazione di diverse opere infrastrutturali, fra cui spicca il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 tonnellate di portata lorda e la realizzazione di una banchina di 300 metri di lunghezza nell'area nord del porto (Acquasanta). Ma **Autorità portuale** e Fincantieri dovranno impegnarsi per trasformare questa intesa in accordo di programma quadro da sottoscrivere alla presidenza del Consiglio dei ministri.

«Il nostro obiettivo - afferma Pasqualino Monti, presidente dell'**Autorità** di Sistema **portuale** del Mare di Sicilia occidentale - è quello di ridare a Palermo un ruolo di primo piano nel mercato cantieristico mondiale, creando un polo in grado di generare occupazione di qualità e di dare ai giovani della Sicilia una prospettiva per il futuro di cui essere consci e orgogliosi».

Per Angela Biondi e Francesco Foti, segretari di Fiom Cgil, si tratta di «un passo avanti nella direzione del rilancio dello stabilimento che comprende investimenti per dare vita a tutta la mission, compresa quella delle costruzioni di navi intere».

«Questo è ciò che da anni rivendichiamo - rilevano Biondi e Foti assieme a Serafino Biondo, coordinatore delle rsu di Fiom- . Ora tocca al governo concretizzare il progetto, secondo gli impegni assunti dal vice premier Luigi Di Maio in occasione dell'incontro avuto presso il cantiere di Palermo nel mese di novembre».

Enzo Comella, segretario della Uilm, torna a chiedere «futuro e garanzie attraverso un vero piano industriale. Monti, ci ha informato sullo stato di avanzamento degli investimenti previsti, partendo dalla dismissione di alcune aree per migliorare la logistica del cantiere, mentre Fincantieri ha promesso un'accelerazione per quanto riguarda la definizione del bacino in muratura da 150 mila tonnellate, fermo da più di 30 anni. Adesso chiediamo di conoscere i dettagli del protocollo firmato lo scorso 28 dicembre da Fincantieri e Autorità portuale. E alla Regione risposte sui due bacini. Palermo deve tornare a costruire navi, servono risposte chiare». Nel protocollo prevista la cessione da parte di Fincantieri di aree che si trovano all'interno del porto, di contro l'**Autorità** cede all'azienda alcune aree degli stessi metri quadri che si trovano sul versante della diga Acquasanta.

«Questo protocollo - spiegano Antonio Nobile, segretario provinciale Fim Cisl, e Nino Clemente, responsabile della cantieristica navale della Fim - entro marzo, ed è questo l'impegno assunto da Fincantieri al tavolo, sarà trasformato in un accordo di programma. Non ci sarà quindi, ci hanno assicurato nessun depauperamento del cantiere navale ma un'estensione degli spazi produttivi verso Nord. È chiaro che abbiamo chiesto tempi certi per la costruzione dell'opera che darebbe a Fincantieri Palermo un ruolo importante nel mercato internazionale facendogli recuperare la mission di costruttore di navi oltre che quella legata alla riparazione». Intanto, per i prossimi tre anni confermati



investimenti e carichi con le commesse già acquisite che daranno lavoro e tutti gli operai del cantiere e dell' indotto, con un milione e 300 mila ore per quest' anno, un milione e 200 per il prossimo e un milione per il 2021.

«Valutiamo positivamente gli impegni assunti dall' azienda - conclude Leonardo La Piana, segretario Cisl - , ovviamente i tempi sono fondamentali».

cantieristica

Palermo, intesa tra porto e Fincantieri

R.d.F.

Passo avanti per il riassetto della cantieristica nel porto di Palermo. L' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale e Fincantieri hanno firmato un protocollo d' intesa per il rilancio del polo dei cantieri navali. L' accordo è destinato a rivoluzionare l' assetto dell' intero bacino **portuale**. Prevede, infatti, la concentrazione dell' attività cantieristica industriale, con la realizzazione di diverse opere infrastrutturali, fra le quali il completamento del bacino di carenaggio da 150mila tonnellate di portata e una banchina di 300 metri nell' area Nord del porto. L' Adsp guidata da Pasqualino Monti e Fincantieri, spiega una nota, «si adopereranno per trasformare questa intesa in accordo di programma quadro da sottoscrivere alla presidenza del Consiglio dei ministri». L' obiettivo, spiega Monti, «è di ridare a Palermo un ruolo di primo piano nel mercato cantieristico mondiale, creando un polo in grado di generare occupazione di qualità». L' ad di Fincantieri, Giuseppe Bono, auspica «che con questa intesa e con il successivo accordo di programma si possa finalmente arrivare alla soluzione dei problemi infrastrutturali del cantiere di Palermo, assicurando quindi il suo sviluppo, che in questo momento sarebbe oltremodo facilitato dal notevole carico di lavoro dell' azienda».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP della Sicilia Occidentale per il potenziamento del polo della cantieristica navale di Palermo

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e Fincantieri hanno firmato un protocollo d'intesa per il rilancio in piena sintonia del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo, accordo alla base del quale vi è l'obiettivo condiviso di permettere al sito siciliano di affermarsi come uno dei più importanti del Mediterraneo. Le due parti hanno sottolineato che l'intesa, destinata a rivoluzionare l'assetto, anche infrastrutturale oltre che operativo, dell'intero bacino portuale di Palermo, prevede la concentrazione di tutta l'attività cantieristica industriale attraverso la realizzazione di diverse opere infrastrutturali, fra cui spicca il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 tonnellate di portata lorda e la realizzazione di una banchina di 300 metri di lunghezza nell'area nord del porto (Acquasanta). Inoltre l'AdSP e Fincantieri si adopereranno per trasformare questa intesa in accordo di programma quadro da sottoscrivere alla presidenza del Consiglio dei ministri. «Il nostro obiettivo - ha spiegato il presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti - è quello di ridare a Palermo un ruolo di primo piano nel mercato cantieristico mondiale, creando un polo in grado di generare occupazione di qualità e di dare ai giovani della Sicilia una prospettiva per il futuro di cui essere consci e orgogliosi». «Auspico - ha commentato l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono - che con questa intesa e con il successivo accordo di programma si possa finalmente pervenire alla soluzione dei problemi infrastrutturali del cantiere di Palermo, assicurando quindi il suo sviluppo, che in questo momento sarebbe oltremodo facilitato dal notevole carico di lavoro dell'azienda».

The screenshot shows the inforMARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and inforMARE. The main headline reads: "Accordo Fincantieri - AdSP della Sicilia Occidentale per il potenziamento del polo della cantieristica navale di Palermo". Below the headline, there is a sub-headline: "È un auspicio che con questa intesa si possano risolvere i problemi infrastrutturali del cantiere". The main body of the article contains the text provided in the previous block. At the bottom of the article, there is a search bar with the text "Cerca il tuo albergo" and a table with columns for "Destinazione", "Data di arrivo", and "Data di partenza". The table contains one row with the value "1" in the first column, "15" in the second, and "16" in the third, with "Feb" and "2019" indicating the month and year. There is also a "Cerca" button.

PALERMO CON FINCANTIERI ORA GUARDA AL POLO CANTIERISTICO MEDITERRANEO

Riparazioni, refitting, trasformazioni navali, e anche costruzioni Trieste/Palermo, 4 febbraio 2019 - L' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale (**AdSP**) e Fincantieri hanno firmato un protocollo d' intesa per il rilancio in piena sintonia del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo, alla base del quale vi è l' obiettivo condiviso di permettere al sito siciliano di affermarsi come uno dei più importanti del Mediterraneo. L' accordo, destinato a rivoluzionare l' assetto, anche infrastrutturale oltre che operativo, dell' intero bacino **portuale** di Palermo, prevede la concentrazione di tutta l' attività cantieristica industriale , attraverso la realizzazione di diverse opere infrastrutturali, fra cui spicca il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 tonnellate di portata lorda e la realizzazione di una banchina di 300 metri di lunghezza nell' area nord del porto (Acquasanta). L' **AdSP** e Fincantieri si adopereranno per trasformare questa intesa in accordo di programma quadro da sottoscrivere alla presidenza del Consiglio dei ministri. " Il nostro obiettivo - afferma Pasqualino Monti, Presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale - è quello di ridare a Palermo un ruolo di primo piano nel mercato cantieristico mondiale, creando un polo in grado di generare occupazione di qualità e di dare ai giovani della Sicilia una prospettiva per il futuro di cui essere consci e orgogliosi ". " Auspicio che con questa intesa e con il successivo accordo di programma si possa finalmente pervenire alla soluzione dei problemi infrastrutturali del cantiere di Palermo, assicurando quindi il suo sviluppo, che in questo momento sarebbe oltremodo facilitato dal notevole carico di lavoro dell' azienda " ha dichiarato Giuseppe Bono , Amministratore delegato di Fincantieri .

*** L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale gestisce e coordina i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle che insieme costituiscono un nodo centrale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, armatura infrastrutturale multimodale che ricentralizza il Mezzogiorno come piattaforma logistica euro mediterranea. Fincantieri è uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo e il primo per diversificazione e innovazione. È leader nella progettazione e costruzione di navi da crociera e operatore di riferimento in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, dalle navi militari all' offshore, dalle navi speciali e traghetti a elevata complessità ai mega-yacht, nonché nelle riparazioni e trasformazioni navali, produzione di sistemi e componenti meccanici ed elettrici e nell' offerta di servizi post vendita. Con oltre 230 anni di storia e più di 7.000 navi costruite, Fincantieri ha sempre mantenuto in Italia il suo centro direzionale, nonché tutte le competenze ingegneristiche e produttive che caratterizzano il proprio know-how distintivo. Con oltre 8.400 dipendenti e un indotto che impiega quasi 50.000 addetti, Fincantieri ha saputo valorizzare una capacità produttiva frazionata su più cantieri facendone un punto di forza, riuscendo ad acquisire il più ampio portafoglio di clienti e di prodotti nel settore delle crociere. Per far fronte alla concorrenza e affermarsi a livello globale, ha ampliato il suo portafoglio prodotti raggiungendo nei settori in cui opera posizioni di leadership a livello mondiale. Con l' internazionalizzazione, il Gruppo conta oggi 20 stabilimenti in 4 continenti, oltre 19.000 dipendenti, è il principale costruttore navale occidentale ed annovera tra i propri clienti i maggiori operatori crocieristici al mondo, la Marina Militare e la US Navy, oltre a numerose Marine estere, nonché è partner di alcune tra le principali aziende europee della difesa nell' ambito di programmi sovranazionali. L' attività di Fincantieri è estremamente diversificata per mercati finali, esposizione ad aree geografiche e portafoglio clienti, con elettrici e nell' offerta di servizi post vendita. Con oltre 230 anni di storia e più di 7.000 navi costruite, Fincantieri ha sempre mantenuto in Italia il suo centro direzionale, nonché tutte le competenze ingegneristiche e produttive che caratterizzano il proprio know-how distintivo. Con oltre 8.400 dipendenti e un indotto che impiega quasi 50.000 addetti, Fincantieri ha saputo valorizzare una capacità produttiva frazionata su più cantieri facendone un punto di forza, riuscendo ad acquisire il più ampio portafoglio di clienti e di prodotti nel settore delle crociere. Per far fronte alla concorrenza e affermarsi a livello globale, ha ampliato il suo portafoglio prodotti raggiungendo nei settori in cui opera posizioni di leadership a livello



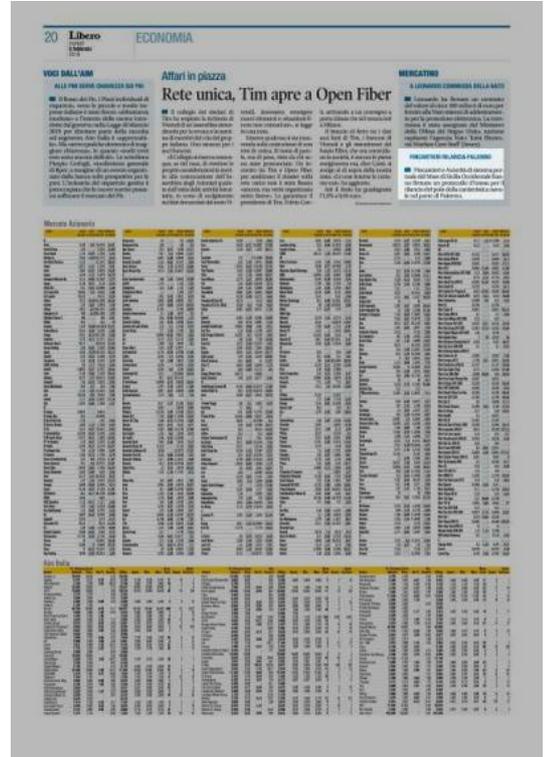
mondiale. Con l' internazionalizzazione, il Gruppo conta oggi 20 stabilimenti in 4 continenti, oltre 19.000 dipendenti, è il principale costruttore navale occidentale ed annovera tra i propri clienti i maggiori operatori crocieristici al mondo, la Marina Militare e la US Navy, oltre a numerose Marine estere, nonché è partner di alcune tra le principali aziende europee della difesa nell' ambito di programmi sovranazionali. L' attività di Fincantieri è estremamente diversificata per mercati finali, esposizione ad aree geografiche e portafoglio clienti, con ricavi generati principalmente tra le attività di costruzione di navi da crociera, navi militari e unità offshore. Tale diversificazione permette di mitigare gli effetti delle possibili fluttuazioni della domanda dei mercati finali serviti rispetto a operatori meno diversificati.

Libero

Palermo, Termini Imerese

FINCANTIERI RILANCIA PALERMO

Fincantieri e **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale hanno firmato un protocollo d'intesa per il rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo.



Intesa tra Fincantieri e AdSp mar di Sicilia occidentale

Obiettivo: rilanciare il polo della cantieristica navale nel porto di Palermo

Giulia Sarti

PALERMO L'obiettivo del protocollo di intesa firmato da Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale e Fincantieri vuole essere lo strumento per il rilancio in piena sintonia del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo, e permettere al sito siciliano di affermarsi come uno dei più importanti del Mediterraneo. Destinato a rivoluzionare l'assetto anche infrastrutturale oltre che operativo dell'intero bacino portuale di Palermo, prevede la concentrazione di tutta l'attività cantieristica industriale, attraverso la realizzazione di diverse opere, fra cui il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 tonnellate di portata lorda e la realizzazione di una banchina di 300 metri di lunghezza nell'area nord del porto (Acquasanta). L'AdSp e Fincantieri si adopereranno per trasformare questa intesa in accordo di programma quadro da sottoscrivere alla presidenza del Consiglio dei ministri. Il nostro obiettivo è quello di ridare a Palermo un ruolo di primo piano nel mercato cantieristico mondiale, creando un polo in grado di generare occupazione di qualità e di dare ai giovani della Sicilia una prospettiva per il futuro di cui essere consci e orgogliosi ha commentato il presidente AdSp Pasqualino Monti. Auspicio -ha proseguito- che con questa intesa e con il successivo accordo di programma si possa finalmente pervenire alla soluzione dei problemi infrastrutturali del cantiere di Palermo, assicurando quindi il suo sviluppo, che in questo momento sarebbe oltremodo facilitato dal notevole carico di lavoro dell'azienda ha dichiarato Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with 'PORTI' highlighted. The main headline reads 'Intesa tra Fincantieri e AdSp mar di Sicilia occidentale'. Below the headline, a sub-headline states 'Obiettivo: rilanciare il polo della cantieristica navale nel porto di Palermo'. The article is dated '14 ore fa' (14 hours ago) and is by 'Giulia Sarti'. A large image of the port of Palermo is featured. To the right of the article, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the sign-up form, there is a 'POPOLARI VIDEO' section with several video thumbnails and titles, such as 'Intesa tra Fincantieri e AdSp mar di Sicilia occidentale' and 'Supporto dell'innovazione e specializzazione della logistica'. At the bottom of the article, there is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn, and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including '#ADSP MAR DI SICILIA OCCIDENTALE', '#FINCANTIERI', '#GIUSEPPE BONO', '#MARELA', and '#PALERMO'.

Protocollo tra l' Autorità portuale di Palermo e Fincantieri

Una luce sul cantiere

Si concentrerà tutta l' attività industriale anche grazie alla realizzazione di diverse opere. Primo tra tutti il bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate bloccato da 30 anni. Confermati gli investimenti da 20 mln nel biennio

ANTONIO GIORDANO

Un passo avanti per il rilancio del cantiere navale di Palermo. Questa la base del protocollo di intesa firmato dall' **Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale (AdSP)** e Fincantieri «per il rilancio in piena sintonia del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo, alla base del quale vi è l' obiettivo condiviso di permettere al sito siciliano di affermarsi come uno dei più importanti del Mediterraneo», si legge in una nota. Ed è anche quello che credono le organizzazioni sindacali che commentano l' intesa.

L' accordo, destinato a rivoluzionare l' assetto, anche infrastrutturale oltre che operativo, dell' intero bacino **portuale** di Palermo, prevede la concentrazione di tutta l' attività cantieristica industriale, attraverso la realizzazione di diverse opere infrastrutturali, fra cui spicca il completamento del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate di portata lorda e la realizzazione di una banchina di 300 metri di lunghezza nell' area nord del porto (Acquasanta). L' **AdSP** e Fincantieri si adopereranno per trasformare questa intesa in accordo di programma quadro da sottoscrivere alla presidenza del Consiglio dei ministri. «Il nostro obiettivo», afferma Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, «è quello di ridare a Palermo un ruolo di primo piano nel mercato cantieristico mondiale, creando un polo in grado di generare occupazione di qualità e di dare ai giovani della Sicilia una prospettiva per il futuro di cui essere consci e orgogliosi».

«Auspico che con questa intesa e con il successivo accordo di programma si possa finalmente pervenire alla soluzione dei problemi infrastrutturali del cantiere di Palermo, assicurando quindi il suo sviluppo, che in questo momento sarebbe oltremodo facilitato dal notevole carico di lavoro dell' azienda» ha dichiarato Giuseppe Bono, Amministratore delegato di Fincantieri. «Questo protocollo», spiegano Antonio Nobile, segretario provinciale Fim Cisl Palermo Trapani e Nino Clemente, responsabile della cantieristica navale della Fim, «entro il mese di marzo, ed è questo l' impegno assunto da Fincantieri al tavolo, sarà trasformato in un accordo di programma per la realizzazione del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate e che dovrà essere sottoposto alla firma della Presidenza del Consiglio di Ministri». «All' incontro di oggi abbiamo chiesto futuro e garanzie per il Cantiere navale di Palermo attraverso un vero piano industriale», dice Enzo Comella, segretario della Uilm Palermo, che aggiunge: «Adesso chiediamo alla Regione risposte sui due bacini. Palermo deve tornare a costruire navi, servono risposte chiare». «Un passo avanti nella direzione del rilancio dello stabilimento Fincantieri di Palermo», commentano Angela Biondi e Francesco Foti, segretari Fiom Cgil Palermo. Al tavolo - continua una nota della Cgil - è stata data informazione del protocollo firmato lo scorso 28 dicembre tra l' **Autorità di sistema portuale** e Fincantieri, che sancisce know-how e nuova funzione dello stabilimento palermitano, con la realizzazione di nuove aree date in concessione a Fincantieri (lato porticciolo Acquasanta) e l' ampliamento della diga Acquasanta, che raggiungerà la superficie di 3 mila mq. Vengono inoltre confermati gli investimenti previsti da Fincantieri di 20 milioni di euro per il 2019/2020, ai quali si aggiungeranno quelli propedeutici per le nuove aree che l' **autorità** sta concedendo a Fincantieri per adibirle ad aree industriali.

Confermate la concessione delle aree a Fincantieri dell' officina tubisti, meccanica e del bacino in muratura da 19 mila tonnellate (bacino borbonico). Le aree che il porto sta riacquisendo invece sono il molo pontili e la palazzina molo nord. Una delle due gru presente in queste aree rimarrà in dotazione a Fincantieri.

«Ora tocca al governo concretizzare il progetto», aggiunge la Cgil, «secondo gli impegni assunti dal vice premier Luigi Di Maio in occasione dell' incontro avuto presso il cantiere di Palermo nel mese di novembre». In quell' occasione Di



Maio si era impegnato a convocare entro il mese di dicembre il tavolo per la definizione dell' accordo di programma fra tutti i soggetti interessati, compresa la Regione siciliana e il Comune di Palermo.

«La Regione», aggiunge la Fiom, «deve anche dire cosa intende fare riguardo alle somme stanziare per il refitting e la costruzione di nuovi traghetti. La nostra ferma richiesta è che tali attività rimangano nel territorio perché occasione di sviluppo e occupazione per le tante professionalità locali». (riproduzione riservata)

TeleBorsa

Palermo, Termini Imerese

Finanza Trasporti

Fincantieri rilancia Palermo. Obiettivo: affermarsi come polo cantieristico Mediterraneo

Riparazioni, refitting, trasformazioni navali, e anche costruzioni

(Teleborsa) - punta con orgoglio su Palermo . Con l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale (**AdSP**) ha firmato un protocollo d'intesa per il rilancio in piena sintonia del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo, alla base del quale vi è l' obiettivo condiviso di permettere al sito siciliano di affermarsi come uno dei più importanti del Mediterraneo, creando un polo in grado di generare occupazione di qualità e di dare ai giovani della Sicilia una prospettiva per il futuro di cui essere consci e orgogliosi. L' accordo, destinato a rivoluzionare l' assetto, anche infrastrutturale oltre che operativo, dell' intero bacino **portuale** di Palermo, prevede la concentrazione di tutta l' attività cantieristica industriale, attraverso la realizzazione di diverse opere infrastrutturali, fra cui spicca il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 tonnellate di portata lorda e la realizzazione di una banchina di 300 metri di lunghezza nell' area nord del porto (Acquasanta). L' **AdSP** e Fincantieri si adopereranno per trasformare questa intesa in accordo di programma quadro da sottoscrivere alla presidenza del Consiglio dei ministri.

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, there's a navigation bar with 'teleborsa' logo and search options. The main article title is 'Fincantieri rilancia Palermo. Obiettivo: affermarsi come polo cantieristico Mediterraneo'. Below the title, there's a sub-headline: 'Riparazioni, refitting, trasformazioni navali, e anche costruzioni'. The article text is partially visible, starting with 'Fincantieri punta con orgoglio su Palermo...'. To the right of the article, there's a sidebar with 'Argomenti trattati' (Fincantieri 13%), 'Titoli e Indici' (Fincantieri -1,6%), and 'Altre notizie' (Piazza Affari: sviluppo positivo per Fincantieri, Piazza Affari: netto calo registrato da Fincantieri, Pesante sul mercato di Piazza Affari Fincantieri, Fincantieri vota su ipotesi fusione con Leonardo, Fincantieri, Mediocredito conferma performance, A Piazza Affari come Fincantieri). There are also social media links for Facebook and Google+.

Capitaneria di Porto

Egadi, sequestrati in riserva 300 ricci

Tre verbali amministrativi elevati per un importo complessivo di 12 mila euro

Trecento ricci sequestrati e ributtati in mare, tre verbali amministrativi elevati per un importo complessivo di 12 mila euro, denunciati i trasgressori, ed altro pescato donato in beneficenza. È questo il bilancio di una operazione di controllo effettuato nel corso del mese di gennaio dai militari dell' ufficio locale marittimo della guardia costiera di Favignana.

L' attività era mirata alla vigilanza e al controllo del tratto di mare nell' ambito dell' area marina protetta delle isole Egadi. Nel corso di questa attività i militari della capitaneria hanno riscontrato una serie di condotte illecite sotto il profilo amministrativo e penale e in particolare la violazione della normativa che disciplina la pesca subacquea all' interno della stessa area marina protetta. Nel corso di specifici controlli sono perciò stati sequestrati trecento ricci, appena pescati ed altri prodotti ittici pure illegalmente pescati all' interno della riserva e nel contempo sono stati elevati tre verbali amministrativi per un importo complessivo di 12 mila euro. A questo bisogna aggiungere che per i trasgressori è scattata la denuncia. I trecento ricci appena pescati sono stati ributtati in mare perché ancora vivi. Le altre specie ittiche pescate illegalmente dopo essere state controllate dal veterinario dell' Asp di Trapani, che ne ha certificato i requisiti di freschezza sono state donate in beneficenza.

Queste attività effettuate da personale militare della capitaneria di **porto**, si inquadrano nell' ambito della costate attività di controllo dell' area marina protetta, isole Egadi, per prevenire e reprimere ogni condotta illecita in materia di pesca, ambiente marino e filiera della pesca.

Nonostante le continue attività di controllo e di sequestro in tutto l' hinterland trapanese, continua la pesca illegale di ricci di mare da parte di gente che in barba ad ogni regolamento pescano per foraggiare il mercato alimentare illegale. Un mercato dove spesso si può incorrere in spiacevoli sorprese perché si tratta di prodotti che vengono venduti senza alcun controllo. (*LASPA*)



Logistica. Da Tajpur in India a Nacala in Mozambico, i porti oggi in costruzione nel mondo si trovano tra l' Africa e il Sudest asiatico. Ma non è solo Pechino a investire

Fanno rotta a Est i nuovi hub dei commerci via mare

Micaela Cappellini

A Tajpur, nello Stato indiano orientale del West Bengala, sono appena iniziati i lavori di costruzione del nuovo porto, che dovrà servire tutta l' area industriale di Kolkata. Costerà 15 miliardi di dollari e per gli esperti della Cg-La Infrastructure fa parte a pieno titolo delle 100 più grandi opere infrastrutturali in cantiere per questo 2019. Il porto di Tajpur rientra peraltro nel più ampio programma denominato Sagarmala, che il governo di New Delhi porta avanti con l' obiettivo di raddoppiare entro il 2025 la capacità di traffico di container dei propri scali marittimi.

Nella stessa classifica 2019 della Cg-La, appena pubblicata, i nuovi porti in tutto sono una decina. Per esempio c' è quello di Nacala, in Mozambico, che dovrà servire il corridoio logistico su rotaia che parte dal Malawi e che serve tutto il Paese. Ci sono il nuovo porto di Kuala Tanjung, in Indonesia, e quello di Sinma nel Myanmar. Una cosa accomuna tutte queste nuove infrastrutture in costruzione, ed è la posizione geografica nel quadrante orientale del planisfero.

Anche l' ultimo rapporto sullo stato di salute del settore marittimo nel mondo dell' Unctad non ha dubbi, e conferma questo trend: le novità più interessanti sulla mappa degli scali merci mondiali sono tutte tra l' Oriente e la costa orientale dell' Africa. E non solo per via degli interessi cinesi legati alla Nuova Via della Seta: Pechino, infatti, non è l' unica a investire su queste rotte.

Il ruolo del Medio Oriente Il Medio Oriente è un tassello strategico del puzzle. Con oltre 15,4 milioni di Teu di merci sbarcate ogni anno, e la grande opportunità di servire Expo 2020 alle porte, il porto emiratino di Jebel' Ali a Dubai è il nono più trafficato al mondo. Eppure, presto non sarà l' unico scalo di un certo peso nell' area del Golfo. Il vicino emirato di Abu Dhabi, per esempio, sta lavorando a ingrandire il porto di Khalifa e per farlo le autorità hanno firmato una concessione trentacinquennale con Cosco, il colosso di Stato cinese della logistica. Oltre che sugli Emirati - ricorda Eleonora Ardemagni dalle pagine web dell' Ispi - Pechino ha messo gli occhi anche sul porto di Duqm, in Oman: spostato più a Sud, ma sempre a poche miglia di mare di fronte all' Iran, un mercato strategico.

Sempre in Oman, l' espansione del porto di Sohar è invece un' iniziativa del Porto di Rotterdam. E anche il primo ministro indiano, Narendra Modi, ha invitato i businessman del suo Paese a prendere seriamente in considerazione gli investimenti nei porti e nelle Zone economiche speciali dell' Oman.

Anche Doha, per via dell' embargo che ancora subisce dai vicini arabi, è tra i Paesi più attivi. Da quando non ha più potuto riesportare dal grande porto emiratino di Jebel' Ali, ha accelerato l' apertura dello scalo di Hamad: «A pieno regime - scrive Eleonora Ardemagni - avrà la capacità di gestire un traffico di 6 milioni di Teu e ha già stabilito connessioni regolari con il porto di Shuwakin, in Kuwait, e con quelli indiani di Mundra e Nhava Sheva».

Il raddoppio di Suez Dopo i lavori per il raddoppio del Canale di Suez, completati nel 2015, il Mar Rosso e il Golfo di Aden sono diventate aree ancora più strategiche lungo la rotta tra l' Asia e il Mediterraneo. Per questo l' Arabia Saudita sta investendo in maniera consistente nel Porto Re Abdullah, che oggi movimentava 3 milioni di Teu di merci all' anno ma che ha l' obiettivo di raggiungerne oltre 10 milioni entro il 2020.

Il peso crescente dell' Africa I progetti a più larga scala, lungo le coste orientali del continente africano, riguardano i porti attrezzati per il trasporto dei carburanti: ad esempio quello di Mombasa, in Kenya, oppure quello di Saldanha Bay in Sudafrica.

Anche la Somalia, ricorda sempre Eleonora Ardemagni nel suo studio per l' Ispi, sta attirando investimenti sui propri affacci sul mare: in parte dalla Turchia, e in parte dagli Emirati Arabi Uniti.

Dall' altra parte dell' Oceano Indiano, invece, i porti in via di espansione - ricorda l' Unctad - sono quello di Gwadar in



Pakistan, quello di Kyaukpyu nel Myanmar e quelli di Hambantota e Colombo nello Sri Lanka.

La rotta artica Sebbene i movimenti più interessanti sullo scacchiere delle rotte commerciali siano tutti a Oriente, lo scioglimento dei ghiacciai ha avviato i primi esperimenti lungo la rotta artica. L'estate scorsa la Maersk, il colosso danese della logistica, ha fatto salpare la sua prima nave rompighiaccio portacontainer da Vladivostock con destinazione San Pietroburgo. Una rotta da soli 40 giorni di viaggio, contro i 52 che occorrono passando dal Canale di Suez. Al momento, il passaggio a Nord si rivela piuttosto costoso, ma non è detto che in futuro non possa costituire un'alternativa per gli scambi commerciali tra l'Asia e l'Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informazioni Marittime

Focus

Guardia costiera ispezionerà la metà delle navi passeggeri italiane

Nell'usuale attività del port state control, nel 2019 saranno controllate anche le navi da crociera, così da far salire ancora di più il ranking mondiale della flotta nazionale

Ispezionare almeno la metà delle navi passeggeri italiane che attraccano nei porti della penisola, non solo rotabili e ro-pax ma includendo stavolta anche le navi da crociera. È l'obiettivo per quest'anno della Guardia costiera che nei giorni scorsi, a Roma, ha avuto un vertice con gli armatori nel corso del quale sono stati presentati i risultati di "Traghetto sicuro", la campagna di controlli avviata a luglio scorso e conclusasi a dicembre. La volontà di includere quest'anno anche le navi da crociera avrà come effetto quello di spingere verso l'alto il ranking dell'Italia negli standard di sicurezza mondiale delle flotte, il quale è già molto buono, visto che il paese è settimo nel 2017 (decimo nel 2015). La campagna dell'anno scorso ha rinteressato le 72 navi italiane ro-ro e ro-pax che effettuano collegamenti tra i porti italiani. Le verifiche si sono svolte sia in navigazione che in porto e sono durate fino a tre giorni. Rientrano nell'attività del port state control, l'attività ispettiva conformata al livello globale dalle convenzioni dell'International Maritime Organization e dell'International Labour Organization, recepite dalle 27 autorità marittime europee nel Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, il Paris MoU, il 26 gennaio 1982. Le verifiche riguardano sia le condizioni della nave che dell'equipaggio, nonché dei passeggeri. Ai controlli dell'anno passato sono stati assegnati 37 tra ufficiali e sottufficiali specializzati in sicurezza della navigazione, sotto il coordinamento del VI reparto. Non sono state riscontrate irregolarità particolari, rende noto la Guardia costiera, niente che non sia stato risolto in tempi brevi.

