



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 07 febbraio 2019**



Prime Pagine

07/02/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 07/02/2019	7
07/02/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 07/02/2019	8
07/02/2019	Il Foglio Prima pagina del 07/02/2019	9
07/02/2019	Il Giornale Prima pagina del 07/02/2019	10
07/02/2019	Il Giorno Prima pagina del 07/02/2019	11
07/02/2019	Il Manifesto Prima pagina del 07/02/2019	12
07/02/2019	Il Mattino Prima pagina del 07/02/2019	13
07/02/2019	Il Messaggero Prima pagina del 07/02/2019	14
07/02/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 07/02/2019	15
07/02/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 07/02/2019	16
07/02/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 07/02/2019	17
07/02/2019	Il Tempo Prima pagina del 07/02/2019	18
07/02/2019	Italia Oggi Prima pagina del 07/02/2019	19
07/02/2019	La Nazione Prima pagina del 07/02/2019	20
07/02/2019	La Repubblica Prima pagina del 07/02/2019	21
07/02/2019	La Stampa Prima pagina del 07/02/2019	22
07/02/2019	MF Prima pagina del 07/02/2019	23

Primo Piano

06/02/2019	Informazioni Marittime Tassare i porti, D'Agostino: "Sosterremo il governo contro le richieste Ue"	24
06/02/2019	Primo Magazine Authority e tasse da pagare, Assoporti Ci opporremo alla Commissione Ue	25
06/02/2019	Messaggero Marittimo D'Agostino: D'accordo con il Governo, ci opporremo alla Commissione Ue	26

06/02/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 27
Aspetto giuridico AdSp: quali le intenzioni del Mit?

06/02/2019 **La Gazzetta Marittima** 28
MIT-Regioni: l'accordo preoccupa?

Trieste

06/02/2019 **La Gazzetta Marittima** 29
Rixi e Geraci a Trieste: un porto strategico

Venezia

07/02/2019 **Il Gazzettino** Pagina 37 30
Una barena con la sabbia del Mose

06/02/2019 **La Gazzetta Marittima** 31
Porto di Venezia consuntivi al top

07/02/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 3 32
«La linea nautica è rimasta una promessa»

Genova, Voltri

06/02/2019 **Il Nautilus** 33
Porto di Genova: traffici fermi nel 2018 a causa del ponte

07/02/2019 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 58 34
GENOVA Un anno a due velocità del porto, ma bilancio in pareggio

06/02/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 35
Genova: nel 2018 il porto non cresce

06/02/2019 **The Medi Telegraph** *di Giorgio Carozzi* 36
I porti di Genova e Savona si presentano al pubblico di Fruit Logistica

Ravenna

06/02/2019 **La Gazzetta Marittima** 37
Dal summit di Ravenna delle AdSP: difendersi da una UE troppo nordica

Marina di Carrara

07/02/2019 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 19 39
«Porto, bene i traffici ma l'occupazione quanto aumenterà?»

Livorno

06/02/2019 **Il Nautilus** 40
Porto di Livorno: approvato il Piano operativo sicurezza 2019

07/02/2019 **Il Tirreno** Pagina 34 41
Matteoli ai soci: «Vendere agli svizzeri» Ecco la strategia per completare il porto

06/02/2019 **La Gazzetta Marittima** 42
Al via la demolizione anche della gru della 78

06/02/2019 **La Gazzetta Marittima** 43
Espo Europe quest'anno a Livorno

07/02/2019 **La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo** Pagina 41 44
Porto 2000, timori per i lavoratori

06/02/2019 **Messaggero Marittimo** *Vezio Benetti* 45
Trasporto eccezionale della Italunion di Livorno

06/02/2019 **Messaggero Marittimo** *Renato Roffi* 46
Concessione in darsena Toscana al Tco

Piombino, Isola d' Elba

07/02/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 20		48
<hr/>			
06/02/2019	La Gazzetta Marittima		49
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

07/02/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	<i>Cristina Gazzellini</i>	50
<hr/>			
06/02/2019	La Gazzetta Marittima		51
<hr/>			

Napoli

06/02/2019	Ferpress		52
<hr/>			
07/02/2019	Il Mattino Pagina 12	<i>Antonino Pane</i>	53
<hr/>			
06/02/2019	inforMARE		54
<hr/>			
06/02/2019	inforMARE		55
<hr/>			
06/02/2019	Informazioni Marittime		56
<hr/>			
06/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	57
<hr/>			
06/02/2019	Seareporter		58
<hr/>			

Salerno

07/02/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 23	<i>di. tur.</i>	59
<hr/>			

Brindisi

07/02/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 12		60
<hr/>			
07/02/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 13		61
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

07/02/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 9	<i>Raoul de Forcade</i>	62
<hr/>			
07/02/2019	Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro) Pagina 18		64
<hr/>			

Focus

06/02/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	65
<hr/>			

07/02/2019	Corriere della Sera Pagina 24	GIULIANA FERRAINO	66
<hr/>			
07/02/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 13		67
<hr/>			
07/02/2019	Il Messaggero Pagina 9		68
<hr/>			
06/02/2019	La Gazzetta Marittima		70
<hr/>			
06/02/2019	La Gazzetta Marittima		71
<hr/>			
06/02/2019	Lloyd's List	<i>James Baker</i>	73
<hr/>			
06/02/2019	Lloyd's List	<i>Anastassios Adamopoulos</i>	74
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it

Domani gratis
Bobo Vieri: mia figlia mi ha cambiato la vita
 di **Gala Piccardi**
 chiedete l'inserito in edicola




Il jet azzurro
Paris, Supergigante d'oro
Trionfo ai Mondiali di sci
 di **Mario Cotelli** e **Flavio Vanetti**
 alle pagine 42 e 43

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



Il senso per Roma

IL «NO» UE A PARIGI E BERLINO

di **Mario Monti**

Una decisione presa ieri a Bruxelles dalla Commissione europea, pur non riguardando direttamente il nostro Paese, merita grande attenzione da parte dell'opinione pubblica e dei politici italiani. In un momento in cui si parla molto di Europa, spesso con un fervore polemico che eccede di gran lunga la conoscenza dei fatti, la decisione di ieri aiuta a capire molte cose: vi sono precise ragioni se in alcuni campi la Ue funziona e in altri no; i «burocrati di Bruxelles» sono governanti che esercitano il mandato conferito loro dagli Stati membri; contro le loro decisioni si può fare ricorso alla Corte di giustizia della Ue; non è vero che la Commissione assecondi i «poteri forti» o si pieghi alla «legge del più forte», critica spesso fatta da chi non è capace di sostenere le proprie posizioni con argomenti solidi e predilige l'insulto; se mai la Commissione e la Corte, facendo valere il diritto comunitario, di fatto proteggono tutti dagli eventuali tentativi di più forti o dei più grandi di abusare del loro potere, come certo avverrebbe se sparisse la Ue.

Ieri dunque la Commissione ha vietato la fusione tra Siemens e Alstom, il gigante tedesco e quello francese nella produzione di treni ad altissima velocità e di sistemi di segnalamento ferroviario. L'operazione, fortemente voluta dai governi di Berlino e Parigi, è stata bloccata perché, dopo un'indagine approfondita, la commissaria Margrethe Vestager ha concluso che essa avrebbe significativamente ridotto la concorrenza.

continua a pagina 20



La promessa del nuoto Manuel Bortuzzo, il 19enne paralizzato dopo il colpo di pistola che lo ha raggiunto alla schiena, con il padre Franco

L'INCHIESTA IL NUOTATORE FERITO

Spari a Manuel Due confessano: colpito per errore

«Abbiamo sparato noi, è stato un errore, era buio». Hanno 24 e 25 anni, sono di Acilia. La polizia li conosce bene per guai già patiti con la giustizia, entrambi vicini a storie di droga, di botte e vendette. Si sono presentati alla polizia perché braccati, sulla pistola calibro 38 che ha fatto fuoco contro Manuel ci sono le impronte di uno dei due. Si chiamano Daniel Bazzano e Lorenzo Marinelli, il primo ha una pistola semiautomatica tatuata sulla spalla sinistra.

a pagina 14 **Fiano, Frignani**

IL RAGAZZO IN OSPEDALE

«Mamma, fatti coraggio»

di **Valeria Costantini** a pagina 15

I nodi L'Europa taglia le stime sulla crescita del Pil. E il Fondo monetario: rischio di contagio

Bruxelles: l'Italia rallenta

Tav, Salvini accusa i 5 Stelle: strano, inviano il dossier alla Francia e non a me

L'INTERVISTA CON BERLUSCONI

«La Lega senza di noi? Si suiciderebbe»

di **Francesco Verderami**

«I rapporti personali» con Salvini «sono buoni come sempre» e «ispirati alla lealtà reciproca» dice al Corriere Silvio Berlusconi: «Noi non siamo i Cinque Stelle, che non hanno ancora sciolto la riserva su come votare al Senato sulla richiesta di autorizzazione a procedere contro Salvini». E sulla possibilità che Salvini non voglia più allearsi con Forza Italia alle prossime politiche Berlusconi replica: «Non mi risulta. Non credo che la Lega abbia la vocazione al suicidio».

a pagina 7

GIANNELLI



COSÌ LE HANNO NEGATE AL CARROCCIO M5S, le carte «nascoste»

di **Marco Imarisio** a pagina 5

di **Dario Di Vico** e **Federico Fubini**

Segnali negativi sul fronte della crescita economica. L'Europa rivede al ribasso le stime sul Pil: salirà solo dello 0,2%. Cifra che terrebbe, tra l'altro, conto delle misure contenute nella manovra. Un dato distante dalla stima della stessa Commissione Ue, che lo scorso mese di novembre collocava l'avanzamento del Pil italiano all'1,2%. Il Fondo monetario internazionale lancia l'allarme sul rischio contagio e sottolinea che il reddito di cittadinanza è un «disincentivo al lavoro». Salvini attacca sulla Tav: bizzarro che non mi abbiano dato la valutazione. La Francia preme: basta piccolezze, la facciamo. Parigi protesta anche per l'incontro tra M5S e gilet gialli.

da pagina 2 a pagina 9

LO SCRITTORE JAVIER MARIAS

«La vita, i libri Non sapere tutto è il segreto»

di **Paolo Lepri**



«Berta Isla? Sto pensando a un seguito»: Javier Marías, che sarà a Milano l'11 febbraio per ricevere il premio de la Lettura, parla al Corriere.

alle pagine 32 e 33

L'INTERVENTO

Il vizio del teatro: scordare le donne

di **Dacia Maraini**

Nelle novità in cartellone è ancora rara la presenza delle donne: un vizio antico del teatro che si dimentica troppo spesso di autrici e registe.

a pagina 18

La voce di UniCusano

Laurearsi da casa? Oggi è possibile



Scopri lo all'interno de Il Corriere della Sera

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Non è facile sopravvivere al dolore per la perdita di una persona particolarmente cara: diciassette milioni di euro pagabili in tre rate. L'altra sera i dirigenti del Nantes si sono mescolati a giocatori e tifosi nell'innaffiare di lacrime il prato dello stadio. Hanno dedicato la vittoria in Coppa di Francia al loro ex centravanti Emiliano Sala, precipitato nella Manica durante il viaggio di trasferimento a Cardiff su un aereo di fortuna pilotato, pare, da un incapace. Poi si sono asciugati gli occhi e hanno telefonato al club gallese per battere cassa. Anche a Cardiff piangevano ininterrottamente da giorni, accendendo candele ed ergendo santini a ogni angolo di strada per ricordare un giocatore che non avevano fatto in tempo a cono-

Sala d'attesa

scere. Ma appena hanno ricevuto la richiesta di saldare la prima rata del suo acquisto, qualcosa si è chiuso nel loro cuore. Hanno chiesto tempo, il dolore è ancora troppo forte per mettere mano al portafogli. Quelli del Nantes non hanno retto a tanta sofferenza e adesso minacciano di portare il Cardiff in tribunale, dove le due società potranno piangere insieme il povero Sala, circondati dall'affetto del loro legali. Tutto questo mentre il corpo del giocatore si trova ancora in fondo al mare.

E l'umanità, che suggerirebbe di rispettare quantomeno i tempi del lutto prima di mettersi a parlare di soldi? In fondo al mare anche lei. I soccorsi la stanno ancora cercando.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mauro Covacich
 Di chi è questo cuore

La nave di Tesco



Il nuovo romanzo dopo
La città interiore
 Da oggi in libreria

90207
 9 771120 418008





All'Anas l'ad Armani consulta l'ad Armani sulla buonuscita dell'ad Armani e decide di farsi un contratto e di regalarsi 1 milione (più il Tfr). All'unanimità



Giovedì 7 febbraio 2019 - Anno 11 - n° 37
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 "Bloody Money"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

L'INTERVISTA Il presidente dell'Antimafia al Fatto

Morra: "Dare l'ok al processo Salvini è nel Dna del M5S"

"Lo dicono i nostri valori originari: i politici vanno trattati come tutti, nessuno è immune dal giudizio"

Parla uno dei fautori del voto a favore del Tribunale dei ministri in nome dello "spirito" del Movimento. Ma il vicepremier presenta la sua memoria e insiste per la sanatoria: "È prevista dal Contratto di governo"



MASSIMA INSIKUREZZA, MA NON È MAI COLPA SUA

DE CAROLIS E PROIETTI A PAG. 2-3

Nicola Morra Anso

ANTONIO PADELLARO A PAG. 8

COSTI E BENEFICI L'opera viene bocciata

Tav: dossier ai francesi, ma segreto in Italia "Perdite per 7 miliardi"

FRANCHI A PAG. 2



I Legnanesi

MARCO TRAVIGLIO

Ma Salvini non ce l'ha un vestito suo? Domandavo l'altro giorno nella pagina fotografica sui suoi vari travestimenti. Stavamo per lanciare una sottoscrizione per regalarli una giacca e una camicia tutte sue, quando Maurizio Martina ha annunciato una mozione Pd di sfiducia individuale contro di lui. Lodevole iniziativa di opposizione, sia pur votata alla bocciatura per mancanza di maggioranza (infatti è di opposizione), se non fosse che lo stesso Martina, non più tardi di tre sabati fa, marciava a braccetto coi salviniani al corteo Sì Tav di Torino e invitava Salvini a firmare un'altra mozione Pd: non, ovviamente, quella che dovrebbe sfiduciarlo, ma quella che impegna il governo a fare il Tav. Così abbiamo capito che Salvini fa benissimo a camuffarsi ogni giorno con un abbigliamento diverso, trasformando la politica italiana in uno spettacolo en travesti, modello Legnanesi: perché ogni giorno c'è chi lo scambia per un altro. Quando si agghinda da poliziotto, il Pd vuole sfiduciarlo. Ma appena si maschera da capocchiere del Tav, con tanto di caschetto giallo, il Pd gli chiede l'amicizia in Parlamento. Come se ci si potesse alleare con uno che si vuole cacciare. Come se Salvini non fosse sempre Salvini, ma ne esistessero almeno due.

La strategia dei Legnanesi funziona a meraviglia anche coi giornalisti: ricordate le colate di piombo su Salvini quinta colonna della Russia, infiltrato di Putin, cavallotti Troia di Mosca, gonfio di rubli e di fake news in cirillo, per far esplodere l'Italia, l'Europa, l'Occidente e il mondo intero? Bene, nel primo litigio del governo sulla politica estera, quello sul Venezuela, Salvini si schiera senza se e senza ma (e soprattutto senza Avc) con Guaidó, il golpista appoggiato dagli Usa e dal grosso della Ue, contro il presidente-dittatore Maduro sostenuto da Putin e persino contro il neutralismo di Conte e dei 5Stelle. E chi lo dipingeva in uniforme da cosacco che fa? Ammette di avere scritto un sacco di fesserie e chiede scusa? No, lo disegna in divisa da yankee con tutte le stelline della bandiera americana e di quella europea, senza fare un plissé. Tanto ormai vale tutto e il contrario di tutto. E non solo la verità dei fatti, ma perfino la logica, sono un optional. Ieri Ranieri e Robecchi si sono sbizzarriti sulle critiche di Confindustria e Forza Italia, dunque del Pd, di Calenda e di Boeri, al reddito di cittadinanza. Per mesi abbiamo letto che era troppo basso (una maneceta) e per una platea troppo ridotta (quattro gatti). Ora si scopre che è troppo alto e per troppa gente.

SEGUE A PAGINA 24

UNA LEGGE DA CAMBIARE

"Pago le cause di B.&C. all'Unità. Il Pd e l'editore sono spariti nel nulla"



Concita De Gregorio, ex direttrice dell'Unità Anso

CANNAVÒ A PAG. 10

ECCO PERCHÉ I GIORNALI SOFFRONO SUL MERCATO

DOMENICO DE MASI A PAG. 11

COSE DI CASTA I giudici costituzionali in pensione contro il contributo di solidarietà

Pensioni e seggi: la Consulta, il Pd e FI si ribellano ai tagli

La Corte deve votare la riduzione decisa dalla legge di Bilancio, ma gli ex membri premono sul presidente Lattanzi per evitare. I parlamentari temono la riforma che riduce del 25% gli eletti

MASCALI E RODANO A PAG. 6-7

La cattiveria

Sanremo: durante la pubblicità approfittano per spruzzare acqua sul pubblico come con le verdure

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

MAFIA B. non si può dire

Brusca parla del Cav. e del boss Graviano E la Rai lo nasconde



LILLO A PAG. 17

MILANO Tifo violento

Duro faccia a faccia tra il giudice e l'ultrà: "Parli, siete malavita"



MILOSA A PAG. 16

CALO DI ASCOLTI



Sanremo, secondo round: pernacchie e sketch "saltati"

SCANZI E TRUZZI A PAG. 22-23

IL CASO KYENGE Il consorte (quasi ex) si candida con la Lega

Il razzismo travestito da marito

SELVAGGIA LUCARELLI

C'isono molte cose orribili che si possono fare, per ripicca, quando finisce una relazione: le ritorsioni economiche, le strumentalizzazioni dei figli, l'attacco alla reputazione dell'altro, nuove relazioni con i migliori amici del coniuge. Perfino sgangherate e feroci alleanze con i nemici dell'ex. La cronaca ci regala fulgidi esempi, da Veronica Lario che



invia lettere a Repubblica, a Lady D che il giorno in cui Carlo le confessò il tradimento con Camilla mise il famoso vestito con lo scandaloso spacco, l'amante della moglie di Colin Firth che una volta mollato, mandò una mail a Colin Firth in cui gli spifferava tutto e così via, in un valzer di regolamenti dei conti infantili o ignobili, con infinite sfumature di mestizia in mezzo.

A PAG. 19

BLOODY MONEY

Prefazione di Roberto Saviano



12€ in libreria e nelle edicole delle principali città italiane

Disponibile in ebook



ANNO XXIV NUMERO 32 DIRETTORE CLAUDIO CERASA Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 4/2004 Art. 1, c. 1, D.L. 190/2010

Sanremo si prepara alla coppia del futuro, Cuccarini-Savona, e sugli ascolti la linea è coerente: "Se l'Auditel vuole dire la sua, si candidi"

Sanremo, dal nostro inviato. Il Festival è in recessione tecnica. I dati d'ascolto forniti da Auditel dopo la prima serata parlano di un calo di un milione 600 mila telespettatori rispetto all'anno scorso...

stipendio di Fabio Fazio, Baglioni invece ostenta ottimismo: "Il 2019 sarà un anno bellissimo", intanto però ha fatto domanda per quota...

I dati del voto della giuria demoscopica sono segreti, ma dal confessionalismo grafico provvisorio (che riprende i colori della bandiera della Romania) più didascalico di così...

E' anche di peggio in giro per Sanremo ci sono i cartonnati a grandezza naturale dei cantanti in gara. E con i miei stessi occhi ho visto una signora farsi una foto da suo marito con il cartonato di Nek...

Salvini nella trappola del Cambiamento

L'economia che non va. L'allarme del Fmi. Il caso Diotti. La presa in giro sulla Tav. C'è una novità giusta nel governo: Salvini è passato dall'attacco alla difesa...

Nella vita del professionista del consenso una nuova mossa è un momento in cui il politico abituato a giocare in attacco, a muoversi sul filo del barbaglio, a trasformare ogni tiro in un gol...

rischio di lasciare "l'Italia vulnerabile a una nuova perdita di fiducia del mercato" e che "uno stress acuto in Italia potrebbe spingere i mercati globali in territori insulari".



MATTEO SALVINI

IL QUARTO POTERE NON E' UN CLIC

I giornali non sono organi di informazione ma strumenti rivoluzionari, produttori di mostri e angeli del conflitto. I giornalisti devono ritrovare l'orgoglio di casta e smetterla con le fesserie sul proptotere...

L'informazione sull'informazione può forse fare di meglio che non incastarsi sul business model, sui digital age, sulla qualità, sulle fake, sulla sfiducia, sui cartoni...

bisogno di forgiare le cose, di creare l'individuo moderno con la sua consapevolezza di parte, con i suoi interessi, le sue attese, la sua inclinazione a essere per dare un senso all'esistere in società...



Trump double face

Il presidente apre ai democratici, ma si capisce che è un tentativo debole. Il trumpismo prima di tutto

New York. Il Washington Post ha definito il discorso di Trump sullo stato dell'Unione "due discorsi in uno". Da una parte c'era il presidente che ha bisogno di...

En marche dall'est

Varsavia e Praga hanno voglia di Europa, ancora. E per le elezioni nascono nuovi partiti, tutti europeisti

Roma. Nel terreno accidentato dell'est Europa tutto è incominciato, dove per primi gli euroscetticismi di ogni forma e colore hanno preso corpo, nascono partiti e movimenti che si propongono una missione, forte, decisa, che sembrava ormai passata di moda...

La Giornata

In Italia

UE E FMI CRITICANO LA POLITICA ECONOMICA DEL GOVERNO. La Commissione europea oggi taglia le stime di crescita dell'Italia per il 2019 allo 0,2 per cento...

Si al dialogo con l'opposizione venezuelana. Lunedì è in programma un incontro al Viminale tra il vicepremier Salvini e alcuni delegati del presidente dell'Assemblea nazionale del Venezuela, Juan Guaidó.

Scuote nel governo sulla Tav. Il Mit ha invitato l'analisi costi-benefici sull'Alta velocità all'Ue. Salvini ha detto a Tormis: "E' bizzarro che la Francia abbia il Terzo e io no". Il ministro Toninelli: "E' la prassi".

La Francia critica l'Italia sui gli gialli. "L'incontro di Di Maio col movimento francese è una grave provocazione", ha detto il ministro agli Affari europei di Parigi, Nathalie Loretan.

"L'Italia è un paese con troppe scorie". Lo ha detto il capo della Polizia, Franco Gabriellini. "Dobbiamo essere antiterroristi".

La Camera vota la fiducia sul di Semplificazioni con 310 sì e 245 no.

Borsa di Milano. Ftse-Mib +0,82 per cento. Differenziale Btp-Bund a 266 punti. L'euro chiude in ribasso a 1,13 sul dollaro.

Nel Mondo

TUSK HA ALLEGRIATO L'INTERNO A CETERI BREXITEX. "Si chiede quanto sia il grone dell'inferno che affonda le persone che hanno promosso la Brexit senza avere nemmeno una minima idea di cosa portarla a termine in modo sicuro".

Il 24 aprile sarà la "giornata del ricordo del genocidio armeno" in Francia. Macron ha sarebbe mandato una nuova "solennità nazionale" per commemorare l'"uccisione di massa" del popolo di fede cristiana a opera dell'Impero ottomano.

Si è svolta l'inaugurazione del nuovo stadio di calcio di Ankara. I due leader hanno detto che cercheranno di promuovere di più il dialogo tra Grecia e Turchia.

Si è svolta l'entrata nella Nato. La Repubblica della Macedonia del nord ha firmato il protocollo ratificato anche da tutti gli altri paesi membri.

Crescono le azioni del New York Times del 12 per cento dopo l'aumento record del numero di abbonati online nel quarto trimestre del 2018.

Andrea's Version

Continua a non accadere nulla di notevole. L'élite, che a trovarla, non ha sarebbe magari disponibile all'autoistica, costa ormai come Gianni e Pinotto. Spiega in televisione ai bambini, la signora Santanche, che chi paga comanda: fratello Montemurlo s'indigna solo al comando. Lo stadio per il calcio, a Roma, verrà riservato a vicisti e podisti. Spiega, a Parigi, Enrico Letta, per chi di gli plegio topo: "La Nazione non può non scuotersi", si afferma in taluni centri storici. Mentre scendimi una pippa, si apostrofano l'un l'altro i più accidentati tra la Crusta. Disastro Sanremo con soli tre miliardari-dicentomilaioni di spettatori. È un garbato erede di Ugo La Malfa continua infine la Consob. Niente di meno notevole, dunque. Eppure no. Qualcosa di notevole sta accadendo: il dimezzamento in corso del Parlamento della Casta. Nel più totale disinteresse. Ma si rianima, dicono. Bene. Contro la Casta, dicono. Meglio. Non fosse che i soldi se li è già inghiottiti Gian Antonio Stella.

Prima il Piemonte, poi...

Salvini a la guerra in Abruzzo, per strappare col centrodestra a Torino. Molinari benedice il civile Damiano

Roma. Non è che non ci tenga a vincere. E' solo che vincere, per Matteo Salvini, non significa, se non incidentalmente, consegnare tre regioni del centro-sud a un presidente di centrodestra. Quando ai suoi, sondaggi alla mano, si ripete "sfondiamo, sfondiamo", il ministro dell'Interno ha in mente un altro tipo di trionfo: monopolizzare il centrodestra, fare crollare il tavolo ormai traballante su cui si reggono a fatica gli equilibri tra il Carroccio e Forza Italia, e passare all'incasso. Se andrà così in Abruzzo domenica prossima, se anche Sardegna e Basilicata ci seguirono l'andazzo, allora il primo sgarbo è già pronto. "Arrivare a imporre un nostro nome in Piemonte? Speriamo", sorride sarcastico, mentre china l'ascensore che lo porta al suo ufficio al quinto piano. "Mondemari, che della Lega subordina il leader assoluto, la risposta è chiara: "Quello di Paolo Damiano", dice il capogruppo del Carroccio alla Camera riferendosi all'imprenditore vinicolo torinese. "È un nome autorvole, sicuramente gradito". (Folletti segue a pagina quattro)

La Tav di monsieur Toninelli

Giorgetti: "Non ragionano". Ricci: "Il ministro lavora per la Francia". Torna Fides di potenziare la linea storica

Roma. A ora di pranzo, mentre Danilo Toninelli, accerchiato dalla sua scorta e dai suoi colleghi del M5s, festeggia il "Restitutio Day" nel piazzale sul retro della Camera tra i quindici principali c'erano i vicesegretari Mattaro, meglio evitare), Giancarlo Giorgetti, nei corridoi di Montecitorio, con il suo "peppissimo cusumio" al suo fianco, si affrettava a Parigi i fondi europei. I grillini ridimensionano i sospetti, ce' poco da fare. Ma che senso ha mandare l'analisi costi-benefici sulla Tav ai francesi prima di condividerla coi tati alleati di governo? Un senso, nell'opera di Toninelli, lo trova però, poco più tardi, Edoardo Ricci: "Daltronde, lui lavora per i francesi", sibilla il leghista. Il sottosegretario al Mit non li conferma. I dubbi che angosciano Salvini, su uno modo li rafforza: "Toninelli - sbuffa - non infatti nel Carroccio - sta cercando un accordo con Macron per far passare la linea solo in Francia, dirottando su Parigi i fondi europei". I grillini ridimensionano i sospetti, ce' poco da fare. "Semmai - dicono - Danilo proverà a convincere la Francia a potenziare la linea storica, raddoppiando il traffico del Prejus". Non ci passeranno i tir, ma il M5s salverebbe la faccia.

Blocco di una fusione ad alta velocità

L'Europa ferma il matrimonio franco-tedesco tra Alstom e Siemens

La decisione di bloccare la fusione tra Alstom e Siemens farà sicuramente discutere. Le due compagnie avevano in progetto di creare "l'Airbus dei treni" a livello europeo in un'altra delle quotazioni globali. La commissaria Antitrust Margrethe Vestager ha deciso di bloccare il matrimonio di quelli che sono definiti dalla stessa commissione nazionale, perché si sarebbe venuta a creare una posizione di monopolio nella parte relativa al segnalamento e ai treni ad alta velocità, in particolare nel segmento con velocità di almeno 300 chilometri orari.

Sacre immagini

Orta, vorrei essere davvero preso nel più laico dei modi, se fosse possibile. Ma sono consapevole che mi censureranno perfino l'aldomino di memoria, presente e futuro dei giornali.

Facendo un'analisi dei treni ad alta velocità nell'ultimo triennio è indubbio che la posizione di Alstom e Siemens fosse di forza. Infatti circa due terzi del mercato erano ad appannaggio di questi due imprese. Se si analizza sempre l'ultimo triennio, ma solo per i treni con velocità superiori o uguali a 300 chilometri orari, la posizione di dominanza è ancora più evidente, dato che la quota di mercato è superiore al 70 per cento. Ci sono altri produttori europei, quali Talgo, Hitachi, CAF e Stadler, ma nel segmento ad altissima velocità sono tutti indubbiamente relativamente deboli.

Sacre immagini

Orta, vorrei essere davvero preso nel più laico dei modi, se fosse possibile. Ma sono consapevole che mi censureranno perfino l'aldomino di memoria, presente e futuro dei giornali.

Vi è un altro punto da tenere in considerazione: il mercato ferroviario, inteso come compagnie ferroviarie, non è davvero aperto alla concorrenza dato che gli operatori sono ancora spesso dei monopolisti controllati dagli stati. C'è un solo caso di concorrenza vera e propria che è quello italiano, dove il privato ha affidato l'operatore storico Trenitalia. (Giorgetti segue a pagina quattro)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



GIOVEDÌ 7 FEBBRAIO 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 32 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

Oggi con il Giornale «I testimoni muti», il racconto sul dramma delle foibe

I DISASTRI DEI GIALLOVERDI «L'ITALIA NON CRESCERÀ PIÙ»

L'Ue abbassa le stime del Pil allo 0,2%. E il Fmi toglie ogni speranza
Intervista a Berlusconi: «Il centrodestra tornerà unito»

LA DECRESCITA INFELICE DEL PAESE

MORIREMO SLOVACCHI

di Alessandro Sallusti

Secondo Marco Travaglio è falso che «il governo italiano, unico e isolato in Europa, si è schierato con il governatore venezuelano Maduro», perché «sulla stessa nostra posizione ci sono il Vaticano, Grecia, Romania, Bulgaria, Slovacchia e Irlanda». Avendo anche noi sostenuto la tesi «falsa», chiediamo scusa ai lettori, ai quali a questo punto dobbiamo una spiegazione. Pensavamo che volendo definire una posizione dell'Italia avesse più senso confrontarla con le potenze economiche dell'Europa invece che con quella dello Stato del Vaticano (poco più di un cortile) o di Paesi che - detto con rispetto ai loro cittadini - risultano marginali un po' da tutti i punti di vista.

Fino a prima dell'avvento di questo governo l'Italia aveva come parametri di riferimento, non senza contrasti, la Germania, la Francia, l'Inghilterra. Oggi, con Di Maio e Di Battista, i nostri paragoni e/o alleati sono cambiati. C'è l'Irlanda, quattro milioni di abitanti, che si è salvata dalla bancarotta convertendosi in paradiso fiscale; c'è la Slovacchia, ex blocco comunista, cinque milioni di abitanti, dediti per lo più alla coltivazione delle patate; c'è la Bulgaria, sette milioni di persone concentrate attorno a una sola città, Sofia; c'è la Romania, meno di un terzo della nostra popolazione, sopravvissuta grazie a un megaprestito del Fondo monetario internazionale, Paese prevalentemente agricolo dov'è ancora in uso l'aratro trainato dai buoi.

È vero - come scrive Travaglio - non siamo gli unici in Europa ad astenersi sul Venezuela. Aggiungo: purtroppo, perché - vista l'allegria compagnia - forse sarebbe meglio se fossimo «gli unici». Non ho nulla contro slovacchi, bulgari e vaticani, ma se devo pensare al futuro dei nostri figli preferirei buoni rapporti, e convergenza di vedute, con inglesi e tedeschi.

La verità è che questo governo ci sta tirando giù. I tanto discussi leader del passato sedevano ai tavoli dove, bene o male, si provava a costruire qualche cosa. Di Maio invece è andato a incontrare il capo dei gilet gialli, tale Christophe Chalencón che ogni sabato guida i teppisti che distruggono a mazzette Parigi. Se abbiamo come riferimenti la Slovacchia e Chalencón è inevitabile, come certificato anche ieri, che l'Italia sprofondi: dimmi chi frequenti e ti dirò chi sei. E chi sarai.

■ Altra doccia fredda per il governo: l'Ue abbassa le stime del Pil allo 0,2% e il Fondo monetario internazionale conferma la crescita allo 0,6% per il 2019, con il deficit al 2,1%. Il reddito di cittadinanza è giudicato troppo «generoso», mentre in politica estera i gialloverdi sono sempre più isolati nella posizione su Maduro in Venezuela.

servizi da pagina 2 a pagina 11

LA CONFESSIONE DI LIAM NEESON

L'attore icona di Schindler's list triturato per una frase: è razzista

di Felice Manti



«UN UOMO TRANQUILLO» Liam Neeson nel suo ultimo film

«La mia amica mi ha detto di essere stata stuprata da un uomo di colore. Allora mi sono messo a girare le strade, su e giù, con una mazza, pregando di essere avvicinato da qualche nero attaccabrighe, così che potessi ammazzarlo». La confessione dell'attore nordirlandese Liam Neeson a una giornalista fa rabbrivire. Ma non chiamatelo (...)

segue a pagina 12

LE ANALISI

BALZELLI COLLATERALI

Tassano le banche ma pagano i clienti

di Nicola Porro

La crescita economica sarà certamente ridotta: a parte i numeri che ballano, la sostanza sarà quella di una pericolosa stagnazione. La cosa non riguarda certamente solo l'Italia, che ha però il problema di avere messo poco fieno in cascina e ha (...)

segue a pagina 2

LA STRATEGIA DEL CARROCCIO

La sirena-sondaggi e i due forni leghisti

di Augusto Minzolini

Adirittura per avere lumi o, più semplicemente, una bussola per orientarsi nel difficile momento politico, Cinzia Bonfrisco, senatrice leghista in quota liberali, è salita nel weekend al Nord per parlare con il plenipotenziario del Carroccio, Giancarlo (...)

segue a pagina 4

LA RIFORMA A CUI LAVORA L'ESECUTIVO

Nozze, diritti e successioni Ecco la famiglia targata M5s

Antonio Signorini

■ Anche in Italia arriva il patto prematrimoniale. Secondo la riforma targata M5s qualunque famiglia, anche di fatto, potrà sottoscrivere degli «accordi in forma di atto pubblico o scrittura privata autenticata» che potranno regolare «i rapporti personali e quelli patrimoniali». Cambia anche la successione e la «legittima».

a pagina 7

DUE ASSALTORI FERMATI

Confessione choc
«Manuel colpito per un errore»

Stefano Vladovich

■ Si sono costituiti ieri a Roma i due giovani che hanno sparato a Manuel Bortuzzo, diciannovenne promessa del nuoto, ferendolo molto gravemente. Gli assaltori hanno ammesso di avere sparato, ma di avere sbagliato persona.

a pagina 13

TRA I 51 DETENUTI CON FINE PENA MAI

I «fantasmi» del 41 bis sepolti vivi in carcere

Fazzo a pagina 14

DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:

VIVINDUO
FERBE E CONGESTIONE NASALE

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

LA RICERCA SULLE ABITUDINI DOMESTICHE

Italiani fissati con la pulizia
Quando l'igiene è ossessione

Daniela Uva

Sedici milioni di italiani vivono con la fobia della sporcizia. E poi ci sono le persone più equilibrate e quelle consapevoli dell'importanza di tenere la casa pulita. Sono almeno 4 gli identikit che mettono in rilievo il rapporto fra gli italiani e l'igiene, tracciati grazie a un'indagine che svela non poche sorprese.

a pagina 16

PALERMO, CHLOE HA ANCHE 7 BISNONNI E 4 NONNI

La famiglia dei record:
bimba abbraccia la trisavola

Jacopo Granzotto

Chloe Elia è una bambina particolare. La sua longeva e precoce famiglia è un clan da primato mondiale che può contare su una fila di cinque generazioni di parenti viventi e su ben dodici tra nonni, bisnonni e trisavoli ancora in vita. Un evento raro che finirà nell'edizione 2020 del Guinness dei primati.

a pagina 16

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parolo di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.
immobildream.com

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



QN Planner mensile



IN EDICOLA A € 4,50 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

GIOVEDÌ 7 febbraio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 32 | **QN** Anno 20 - Numero 37 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



BEPPINO ENGLARO E IL FINE VITA

«Dopo Eluana libertà di scelta»

G. MORONI ■ A pagina 17



«Il padre di Eluana»

MILANO, HA 67 ANNI

Abusava dei bambini dei vicini Incastrato

PALMA ■ A pagina 16

CAPSULE GOURMET

ristora

IL COMMENTO

di SANDRO ROGARI

IL CAPITANO È ALL'ANGOLO

LA QUESTIONE, oggi, non è quanto durerà questo governo, ma perché non è già caduto. Se mettiamo in fila ripicche drastiche, offese e beffe che esponenti vari del M5S, vice premier Di Maio compreso, hanno servito a Salvini restiamo stupiti della tenuta. L'ultima sortita, poi, l'invio del ministro Toninelli al governo francese del documento 'no Tav' senza preventivo inoltro al partner di governo è atto sprezzante.

■ A pagina 2

IL COMMENTO

di GABRIELE CANÈ

DELINQUENTI NON PER CASO

DUNQUE, è stato un caso. Ancora peggio. Per carità, il risultato, tragico, è lo stesso: Manuel, anni 19, non potrà più nuotare e camminare. Non avrà più una vita normale, quella che il padre gli ha promesso dicendogli la verità sul suo stato. Ma sarà difficile che in questo ragazzo non resti una rabbia legittima per quanto gli è accaduto. Paralizzato per caso. Terribile.

■ A pagina 8

Europa e Fmi: l'Italia è ferma

Bruxelles: Pil inchiodato allo 0,2%. Incubo patrimoniale

MARIN, COMELLI e commento di TURANI ■ Alle pagine 6 e 7



SERAFINI ■ A pagina 3

«Sui migranti decisione collettiva»

La memoria difensiva del ministro dell'Interno. «Era nostro dovere agire così» | POLIDORI ■ A pagina 5

PRESI DUE GIOVANI

«Siamo stati noi Manuel colpito per errore»



G. ROSSI ■ A pagina 8

È PARALIZZATO

Il campioncino alla mamma «Fatti coraggio»

PROSPERETTI e CASCIO ■ A pagina 9

LA SVOLTA

Strage di Bologna, sarà riesumata una delle vittime

Servizi e BONI ■ Alle pagine 10 e 11

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

9 0207
9 771124 211405

OVAZIONE PER IL RITORNO DI BAUDO

Cocciante duetta con Baglioni: Margherita emoziona l'Ariston



Servizi ■ Alle pagine 28 e 29

Modenantiquaria

XXXIII MOSTRA DI ANTIQUARIATO

MODENAFIERE

9-17 FEBBRAIO

In contemporanea

PETRA EXCELSIOR

lun-mer: 15-20 | gio-dom: 10.30-20

WWW.MODENANTIQUARIA.IT



Su concessione del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. Archivio fotografico delle Gallerie Estensi - Foto Carlo Vanni

Oggi l'ExtraTerrestre
TRENI Mentre si spendono fiumi di soldi per grandi opere inutili, il Belpaese taglia migliaia di km di reti ferroviarie locali. Molte al Sud

VISIONI
SANREMO 69 Meno «sentimento» e più attualità nei testi del festival che parte con un calo di ascolti
 Angeleri, Ermini, Mianiti pagina 13

L'ultima
LONDRA Il racconto delle attiviste che nel 2017 bloccarono all'aeroporto la deportazione di 60 profughi
 Luca Manes pagina 16

quotidiano comunista

il manifesto

CON "LE MONDE DIPLOMATIQUE" • EURO 2,00

GIOVEDÌ 7 FEBBRAIO 2019 - ANNO XLVIII - N° 216 www.ilmanifesto.it euro 1,50

CAOS A CARACAS

La battaglia degli «aiuti umanitari»

■ È un'attesa colma di preoccupazione quella che si respira in Venezuela. Attesa per la conferenza internazionale che si tiene oggi a Montevideo allo scopo di cercare una soluzione negoziata della crisi, ma anche per come evolverà la situazione alla frontiera con la

Colombia, dove il cavallo di Troia degli aiuti umanitari potrebbe far precipitare la crisi in direzione di un intervento armato. Le reti sociali sono invase da allarmi e fake news allo scopo di seminare incertezza e spezzare la compattezza della forza armata bolivariana.

Intanto l'autoproclamato presidente ad interim Juan Guaidó aumenta la pressione sulla componente grillina del governo italiano per sbloccare il riconoscimento di Roma: lunedì una delegazione dell'Assemblea nazionale da Salvini al Viminale **ALLE PAGINE 2, 3**

INTERVISTA A RAÚL ZIBECHI
 «Dialogo? Solo se il golpe fallisce»

■ Parla lo scrittore uruguayano che ha sempre criticato da sinistra il governo Maduro. E oggi difende l'integrità del Venezuela di fronte al golpe multinazionale.

«Europa subordinata agli Usa, è la fine politica e diplomatica della Ue. Ma il primo obiettivo della Casa bianca è la Cina».
CLAUDIA FANTI A PAGINA 3

Venezuela
 No, Mattarella stavolta sbaglia

LUCIANA CASTELLINA

No presidente Mattarella, davvero no. Io sono fra quelli che hanno sempre avuto per lei massima stima, ma credo che questa volta lei sia davvero in errore. Dare legittimità a Guaidó è contro ogni regola democratica, significa opporsi alla posizione assunta dalle Nazioni Unite che, con tutte le sue debolezze, è però tutt'ora una delle poche istituzioni che ci garantiscono il rispetto, almeno formale, di qualche diritto internazionale. Significa rifiutare la ragionevole proposta di dialogo avanzata da papa Francesco che è uno che l'America latina la conosce molto bene. Temo ci sia, sul Venezuela e la sua crisi, una grande disinformazione.
 — segue a pagina 15 —

Lagarde e Moscovici foto di Made Nagi/epa/Ansa

Attacco concentrico alla manovra economica: mentre Bruxelles abbassa le stime di crescita a 0,2% il Fondo monetario internazionale parla di «possibile recessione e rischio contagio globale». Critiche anche al reddito di cittadinanza: «Disincentivo al lavoro». Di Maio furioso **pagina 4**



Venti di crisi
 La catastrofe prossima ventura arriva con la bolla

LUIGI PANDOLFI

«Sarà bellissimo», ha detto il Presidente del Consiglio Conte, riferendosi al 2019. Un'affermazione che, purtroppo, fa a pugni con tutti gli indicatori economici del Paese e delle principali economie del pianeta. E c'è il rischio di una nuova bolla finanziaria.
 — segue a pagina 15 —

biani



all'interno

Cucchi Generale dell'Arma indagato per depistaggio
 ELEONORA MARTINI **PAGINA 8**

Diciotti L'autodifesa di Salvini arrampicata al «Contratto»
 ANDREA COLOMBO **PAGINA 4**

Senato Verso il primo sì al taglio dei parlamentari
 ANDREA FAZZOLI **PAGINA 6**

TAV, È SCANTO
 Relazione a Bruxelles Salvini protesta



■ La relazione sul Tav (costi e benefici) è stata inviata ieri all'Ue e Parigi già l'ha ricevuta. Il ministro leghista protesta: «Bizzarro che l'abbia la Francia e non io». Toninelli: «Aspetti 24 ore», e Di Maio all'alleato di contratto: «Tranquillo, devo leggerla anche io» **RAVARINO A PAGINA 5**

GOLFO/ITALIA
 Nave della Marina sponsor di armi

■ Le Forze armate italiane sono dunque al servizio dell'industria militare per promuovere l'export. E dove se non nel Golfo al crocevia di tante guerre in corso? La Fregata Margottini così partita per il Medio Oriente come vetrina degli armamenti Made in Italy, come già nel 2018 partì una missione analoga sponsorizzata dall'Aeronautica. Fincantieri, Mbda, Leonardo, Augusta Westland sono ora dirette nell'Arabia Saudita e negli Emirati del conflitto yemenita, incuranti della protesta dei pacifisti. **BERTOZZI A PAGINA 9**

CAMPANIA 2020
 De Luca prepara la grande infomata



■ Un «corso-concorso» per 10 mila assunzioni nella pubblica amministrazione dirottando allo scopo gran parte del fondo sociale europeo. La grande infomata dovrebbe avvenire giusto a ridosso delle elezioni regionali del 2020. Doccia fredda per i precari storici, che restano fuori **POLLICE A PAGINA 7**

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Epoca/CRM/22/21/03
 9 776225 213000





€ 1,20 ANNO CCXXXV-N° 37 ITALIA
SPECIFICAZIONI IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 7 Febbraio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 100

L'anteprema
Incanto Canova
la mostra dell'anno
da San Pietroburgo
all'Archeologico
Lattuada a pag. 13



La polemica
Capri, senza i turisti
la piazzetta va in letargo
il sindaco contro i bar
Boniello a pag. 11



Trionfo in SuperG
Paris, il campione
del mondo
cresciuto a mucche
ed heavy metal
Ciriello a pag. 19



Lo spettro della crescita zero

►L'Ue abbassa ancora le stime del Pil 2019: l'Italia ferma allo 0,2%. Il governo: no alla manovra bis
L'Fmi bocchia il reddito di cittadinanza: «Disincentiva il lavoro, da Roma rischio contagio globale»

L'analisi
PERCHÉ NOI
STIAMO PEGGIO
DEGLI ALTRI

Sergio Beraldo

Bum e boom sono onomatopee, parole il cui suono evoca l'oggetto o l'azione che l'oratore intende suggerire. Ed è possibile che il ministro dello Sviluppo economico Luigi Di Maio, dichiarando che l'Italia è alla vigilia di un nuovo boom economico, intendesse in effetti dire che per l'Italia s'approssima un bum economico.

Continua a pag. 3

Le idee
IL GOVERNO
DELLA DECRESCITA
SENZA SAVONA

Paolo Balduzzi

Uno dei vizi più vecchi della politica, certamente non solo italiana, è quello di liberarsi delle persone (diventate) scomode offrendo posizioni compensative, a volte migliori, meno spesso peggiori. C'è anche un'espressione latina, "promoveatur ut amoveatur", a indicare questa pratica e a riprova che certi vizi sono consolidati e non sono propri solo della politica contemporanea.

Continua a pag. 39

Il caso Il padre: frustrato per lo scudetto mancato



Martedì sera Hamsik aveva salutato gli amici con una festa a Coroglio

Hamsik, il pasticcio cinese
«Saltati i patti, resta con noi»

Pino Taormina

Marek Hamsik rimane al Napoli, niente Cina. «Il discorso è chiuso», è pententorio De Laurentiis. «Il Napoli ha deciso di soprassedere alla cessione di Marek Hamsik ai cinesi poiché le modalità di pagamento della cifra pattuita non collimano con gli accordi precedentemente raggiunti», annuncia il club su twitter: il papà del capitano: «Frustrato per lo scudetto mancato». A pag. 18

Controcampo
Sparita moneta
viva il cammello

Marilicia Salvia

No, non siamo su Scherzi a parte. La standing ovation al San Paolo, le lacrime e le promesse.

Continua a pag. 39

Di Branco e Conti alle pagg. 2 e 3

Le interviste del Mattino

Zaia: «L'Autonomia aiuterà il Sud il Parlamento può dire sì o no»

Il governatore del Veneto
«Positiva la proposta degli industriali di Napoli ma sui fondi vado avanti»



Marco Esposito a pag. 5

Metrò di Napoli le stazioni mai usate costano 2 milioni

Le opere completate e rimaste chiuse ostaggio di vandali e degrado. Via ai lavori di restauro

Genarro Di Biase

Linea 6 della Metropolitana di Napoli: la fine dei lavori ancora lontana ma bisogna già fare i conti con la manutenzione delle stazioni già finite che anni di abbandono e inciviltà dei cittadini hanno distrutto, vandalizzato e trasformato in discariche o piazze di spaccio. «Serviranno 2 milioni di euro per realizzare i lavori di ripristino», fa sapere Ann.

In Cronaca

Il dossier costi-benefici
Per fermare la Tav
Toninelli si aggrappa alle tasse sulla benzina

Tav, nel dossier costi-benefici i motivi per fermare la Torino-Lione. E per fermare l'opera il ministro Toninelli si aggrappa alle tasse sulla benzina.

Mancini e Pirone alle pagg. 6 e 7

Casertani in Venezuela
«Noi bloccati a Caracas con un figlio appena nato»

Gabriella Cuoco

«Aiutatemi a riportare mio nipote e i genitori a casa». Ines Mangano di Santa Maria a Vico, nel Casertano, rilancia l'appello del figlio che chiede di poter rientrare in Italia insieme con la moglie venezuelana e il bimbo nato da poco. Ma al piccolo non viene concesso il passaporto. Ines: «Rischiano di morire di fame». A pag. 9



Il giovane paralizzato
Manuel, presi due ventenni
«I Casalesi nel mirino»

Si sono presentati in questura a Roma accompagnati dai loro avvocati i due ragazzi di 24 e 25 anni di Aclia: agli investigatori hanno confessato di «aver sparato per errore» a Manuel Bortuzzo, il giovane nuotatore raggiunto da un colpo di pistola in piazza Eschilo a Roma. Il loro obiettivo erano «quelli del clan dei Casalesi». Intanto, ieri Manuel si è svegliato e si è reso conto di non riuscire a muovere le gambe. «Fatti coraggio, mamma», ha detto con incredibile forza il ragazzo.

Marani e Mozzetti a pag. 10

Il Festival

Pino Daniele a notte fonda il premio a metà di Sanremo

Federico Vacalebre

El la montagna partori il topolino. È notte fonda quando Sanremo consegna il suo premio alla carriera (e alla memoria) a Cristina e Sara, due dei cinque figli di Pino Daniele, e Baglioni Ricorda l'amico che al Festival non fu mai di casa: nel 1991 scrisse «In questa città» per la Berté, terzultima; nel 2001 tornò da superesperte, con annessa polemica a distanza con Bossi; nel 2009 un'altra toccata e fuga. Dieci anni dopo, pace non è fatta.

Continua a pag. 39
Servizio a pag. 14



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

E DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!
PROVALO IN ACQUA CALDA
SUSTENIUM PLUS
ENERGIA
1° FARMACO



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 37 ITALIA
Sped. in A.P. 01.03.2002 con L. 430/2004 art. 1, c. 1 DCB/PM

NAZIONALE



Giovedì 7 Febbraio 2019 • S. Teodoro

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Mondiali di sci
Capolavoro Paris nel SuperG di Are l'Italia ritrova l'oro dopo 8 anni Nicolielo nello Sport



Stasera l'anticipo Lazio, assalto alla Champions contro l'Empoli senza Immobile Bernardini nello Sport



Canale 5, Adrian stop Hunziker e Mannoia danno lo sprint dopo la partenza lenta di Sanremo Alle pag. 24 e 25



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

Oltre il caso Savona
Se il fronte della crescita ormai batte in ritirata

Pil a picco, manovra bis più vicina

► La Ue rivede al ribasso le stime per l'Italia: solo +0,2%. L'Fmi boccia il Reddito e Quota 100
► Tav, ecco il dossier segreto consegnato a Parigi e Bruxelles: «L'opera costa 6 miliardi in più»

Paolo Balduzzi

Uno dei vizi più vecchi della politica, certamente non solo italiana, è quello di liberarsi delle persone (diventate scomode offrendo posizioni compensative, a volte migliori, meno spesso peggiori. C'è anche un'espressione latina, *promoveatur ut amoveatur*, a indicare questa pratica e a riprova che certi vizi sono consolidati e non sono propri solo della politica contemporanea. L'ultimo esempio è di questi giorni e riguarda la nomina del ministro Paolo Savona alla presidenza della Consob.

La nomina è stata criticata dalle opposizioni per motivi sostanzialmente burocratici (c'è un conflitto di interessi o non c'è?), ed è un peccato. Perché la sinistra dovrebbe sapere che il conflitto di interessi è un argomento che non interessa minimamente agli elettori (Silvio Berlusconi non ha insegnato proprio nulla?). E perché ci sono decisamente argomenti migliori per criticare la nomina. Che, se vogliamo dirla tutta, dal punto di vista tecnico, anzi non solo tecnico ma anche sostanziale, è una buona notizia, viste la lunga esperienza e la forte caratura professionale vantata da Savona.

Gli argomenti per riflettere su questa nomina sono molteplici. Il primo, e più importante, è che appunto questa operazione ha tutta l'aria di voler allontanare dal governo un ministro diventato scomodo.

Continua a pag. 27

Il ragazzo fuori dal coma: «Papà non sento le gambe». Un amico: «È felice di essere vivo»



Manuel Bortuzzo, il nuotatore ventenne colpito per errore. In basso, il ragazzo con il padre Franco

«Abbiamo sparato a Manuel per errore»

Arrestati due romani. L'agguato dopo una rissa con i figli del boss Iovine

ROMA «Abbiamo sparato a Manuel per errore». I due giovani di 24 e 25 anni, sospettati del ferimento e ascoltati ieri sera in questura, hanno confessato. Sono entrambi di Acilia, quartiere poco distante dal luogo del ferimento. L'agguato è scaturito dopo una lite nel pub dell'Axia con i figli del boss Iovine. Ne è rimasta vittima inconsapevole Manuel Bortuzzo.

De Risi, Marani, Polisanò e Troili alle pag. 2 e 3



«Mamma, devi essere forte Ora l'allenamento più duro»

ROMA Quando si è svegliato Manuel non ha pianto. E ha detto alla madre, mentre papà Franco gli stringeva la mano: «Mamma fatti coraggio, ora l'allenamento più duro».

Mozzetti a pag. 3

ROMA Il 2019 «bellissimo» che sogna il premier Conte appare lontano. Andando oltre le già grigie previsioni di Banca d'Italia e Fmi, che vedono una crescita dello 0,6% per l'Italia quest'anno, la Ue indica una stima ancora più bassa: lo 0,2%. Vale a dire un punto in meno rispetto all'1,2% previsto in precedenza. Manovra bis più vicina. L'Fmi, inoltre, boccia Reddito di cittadinanza e Quota 100 per le pensioni. Tav, ecco il dossier segreto consegnato a Parigi e alla Ue: «L'opera costa 6 miliardi in più».

Di Branco, Conti e Pompotti alle pag. 4 e 5

Progetto autonomia Sanità, così il Nord toglie a Roma guida e controlli

Andrea Basso

Il Nord toglie e a Roma il ruolo guida sulla Sanità. Dalle autorizzazioni fino ai contratti dei medici, tre Regioni vogliono lo strappo. Nel progetto autonomia la Capitale non rischia ancora di perdere l'Aifa, l'Agenzia italiana, ma di vederla «svuotata» sì. Effetti collaterali dei progetti di regionalismo differenziato, la richiesta di autonomia che Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna stanno trattando con il governo. Manca ormai una settimana all'arrivo delle bozze d'intesa sul tavolo del consiglio dei ministri.

A pag. 11

Mazzette per i permessi Stadio a Tor di Valle chiesto il processo per Parnasi e altri 14

Michela Allegri

Almeno di 24 ore dall'annuncio della sindaca Raggi sullo sblocco dei cantieri per il nuovo stadio di Tor di Valle, arriva la richiesta di rinvio a giudizio per chi doveva costruirlo: l'imprenditore Luca Parnasi. Oltre ai suoi collaboratori e funzionari e politici del Comune di Roma. A pag. 15

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

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACCIAIO CALDO O FREDDO

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

PROVALO IN ACQUA CALDA.

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1° PREMIO

SCORPIONE, UTILE CERCARE LA VERITÀ

IL LIBRO BRANNO

Buon giorno, Scorpione! Febbraio è considerato un mese impegnativo, severo, orientato verso questioni materiali ed economiche. Talvolta spinge la gente a reazioni fuori dalla realtà, ma è anche il periodo di Carnevale. La gente si traveste. Voi non avete bisogno di maschere, fate vedere la vostra vera faccia, fate sentire la vostra vera voce. Venere manda rose rosse, Luna e Nettuno cantano canzoni d'amore, e il vostro è da primo premio. Auguri.

© INFONAZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 33

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



QN Planner mensile



IN EDICOLA A € 4,50 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

GIOVEDÌ 7 febbraio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 32 | Anno 20 - Numero 37 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, INSTALLATI A TOSCANELLA

Due nuovi velox sulla via Emilia

RADOGNA ■ In Cronaca di Imola



BOLOGNA

Porta a porta Rifiuti raccolti il martedì mattina

ROSATO ■ In Cronaca

CAPSULE GOURMET

ristora

IL COMMENTO

di SANDRO ROGARI

IL CAPITANO È ALL'ANGOLO

LA QUESTIONE, oggi, non è quanto durerà questo governo, ma perché non è già caduto. Se mettiamo in fila ripicche drastiche, offese e beffe che esponenti vari del M5S, vice premier Di Maio compreso, hanno servito a Salvini restiamo stupiti della tenuta. L'ultima sortita, poi, l'invio del ministro Toninelli al governo francese del documento 'no Tav' senza preventivo inoltro al partner di governo è atto sprezzante. ■ A pagina 2

IL COMMENTO

di GABRIELE CANÈ

DELINQUENTI NON PER CASO

DUNQUE, è stato un caso. Ancora peggio. Per carità, il risultato, tragico, è lo stesso: Manuel, anni 19, non potrà più nuotare e camminare. Non avrà più una vita normale, quella che il padre gli ha promesso dicendogli la verità sul suo stato. Ma sarà difficile che in questo ragazzo non resti una rabbia legittima per quanto gli è accaduto. Paralizzato per caso. Terribile. ■ A pagina 8

Europa e Fmi: l'Italia è ferma

Bruxelles: Pil inchiodato allo 0,2%. Incubo patrimoniale

MARIN, COMELLI e commento di TURANI ■ Alle pagine 6 e 7



«Sui migranti decisione collettiva»

La memoria difensiva del ministro dell'Interno. «Era nostro dovere agire così» | POLIDORI ■ A pagina 5

PRESI DUE GIOVANI

«Siamo stati noi Manuel colpito per errore»



G. ROSSI ■ A pagina 8

È PARALIZZATO

Il campioncino alla mamma

«Fatti coraggio»

PROSPERETTI e CASCIO ■ A p. 9

LA SVOLTA

Strage di Bologna, sarà riesumata una delle vittime

Servizi e BONI ■ Alle pagine 10 e 11

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

9 0207
9 771128 674411

OVAZIONE PER IL RITORNO DI BAUDO

Cocciante duetta con Baglioni: Margherita emoziona l'Ariston



Servizi ■ Alle pag. 28 e 29

Modenantiquaria

XXXIII MOSTRA DI ANTIQUARIATO

MODENAFIERE

9-17 FEBBRAIO

In contemporanea

PETRA EXCELSIOR

lun-mer: 15-20 | gio-dom: 10.30-20

WWW.MODENANTIQUARIA.IT



Su concessione del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. Archivio fotografico delle Gallerie Estensi - Foto Carlo Vanni



IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 7 FEBBRAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€. In omaggio "CLASS" a Genova. 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXVIII - NUMERO 32, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 18 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it



MONDIALI, PARIS ORO NEL SUPERG «PER VINCERE HO CAMBIATO TESTA»

L'INVIATA COTTO / PAGINE 34 E 35



INTERVISTE AI DUE ATTACCANTI Sanabria: Genoa ideale Sau: Samp, ti stupirò

ARRICHELLO E FRECCERO / PAGINE 36 E 37

INDICE	pagina 2
cronache	pagina 6
economia & marittimo	pagina 10
genova	pagina 13
cinema/tv	pagina 28/29
zte	pagina 30
sport	pagina 34
meteo	pagina 39

DAL FONDO MONETARIO INTERNAZIONALE CRITICHE ANCHE AL REDDITO DI CITTADINANZA

Il Fmi: rischio contagio dall'Italia

L'Ue rivede le stime al ribasso: crescita ferma allo 0,2%, possibile un buco da 10 miliardi nei conti Tav e sostegno ai gilet gialli, la Francia protesta. Monte Carlo, gli operai chiedono il salario minimo

L'Ue taglia le stime di crescita del 2019 per l'Italia allo 0,2%, contro l'1,5% previsto dal premier Conte. Se le cifre saranno confermate, nei conti pubblici si aprirebbe un buco da 10 miliardi. Per il Fondo monetario internazionale la crescita sarebbe dello 0,6%, ma il Fmi giudica troppo alto il reddito di cittadinanza e dice che uno stress eccessivo dei conti italiani potrebbe provocare un effetto contagio a livello internazionale. La Francia contesta all'Italia la posizione sulla Tav e definisce «ingerenza» l'appoggio di M5S ai gilet gialli. A Montecarlo corteo per chiedere il reddito minimo a 2.250 euro.

L'INVIATO BRESOLINI, BARBERA, DI BRANCO, FASSIONE, MARTINELLI E TROPEANO / PAGINE 4-7

IL FRONTE DELLA RICOSTRUZIONE E QUELLO DELL'INCHIESTA

Mario De Fazio e Roberto Scullì
C'è l'incognita vento sul via ai lavori per cominciare a demolire il Morandi

L'incognita è il vento, che potrebbe provocare qualche rallentamento nei lavori per smontare il primo grande pezzo del ponte Morandi. Il via è previsto oggi, con le operazioni preliminari al taglio di 36 metri di strada, che saranno portati a terra in oltre 7 ore.

L'ARTICOLO / PAGINA 2



Le gru al lavoro sul moncone del ponte

Marco Grasso
«Erano manomessi i dati sul ponte mandati al ministero prima del crollo»

Emerge un'ipotesi inquietante fra i periti che lavorano alle cause del crollo del ponte. Sospettano che da Autostrade sarebbero stati forniti al ministero dati alterati sulle reali condizioni del Morandi, tali da non consentire una corretta analisi del degrado.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

LA SECONDA SERATA

Baudo-Hunziker L'usato sicuro rianima Sanremo in calo di ascolti

La seconda giornata del Festival di Sanremo non era iniziata benissimo, con i dati di ascolto del Baglioni Inferiori al Baglioni I: share medio del 49,5% contro il 52,1 del 2018. Però quello fu un record e stavolta non c'era la curiosità per il conduttore né la presenza magnetizzante di Fiorello; e poi sono aumentati i giovani e il seguito sui social, eccetera. Si sa che nulla è meno obiettivo dei numeri.

A riportare il sorriso l'andamento della serata, che ha dato più spazio allo show e ha beneficiato della presenza di ospiti a colpo sicuro, Fiorella Mannoia, Riccardo Cocciante, Michelle Hunziker, perfino Pippo Baudo.

GLI INVIATI MATTIOLI E MENGONI, CARONA, LEGNÉ E IL DIARIO DEGLI EX-OTTAO / PAGINE 30-32

IL NUOTATORE PARALIZZATO

«Siamo stati noi a ferire Manuel, ma è stato colpito per errore»

Sono stati due ragazzi di 24 e 25 anni, Lorenzo Marinelli e Daniel Bazzano, a sparare a Manuel Borzuzzo, il nuotatore venenne rimasto paralizzato dopo essere stato colpito alla schiena da un colpo di pistola. La svolta nelle indagini della polizia è avvenuta dopo il ritrovamento della pistola usata per colpire il ragazzo sabato notte. Marinelli e Bazzano hanno anticipato gli inquirenti che erano sulle loro tracce presentandosi con i propri avvocati e confessando di aver sparato. Il bersaglio, però, hanno detto, era un altro. Manuel si è svegliato e ha reagito alla notizia della paralisi con grande forza: «Fatti coraggio, mamma. Ora per me comincia un altro allenamento».

IL FOTOGRAFO MASTROLUCCI / PAGINA 8



«Avanti con il muro». Trump divide ancora l'America

Nel discorso sullo stato dell'Unione Trump ha iniziato la corsa alla rielezione del 2020. Spopola sul web la foto del bambino omonimo del presidente, invitato da Melania, che dorme durante il discorso. L'INVIATO MASTROLUCCI / PAGINA 8

L'ANALISI

ESTER ARMANINO

LA MUSICA MISURA L'ALTEZZA DELL'AMORE

L'altezza e l'amore. Durante la seconda serata di Sanremo mi sono concentrata su questo: riascoltare metà delle canzoni in gara per capire a quale altezza pongono l'amore.

L'ARTICOLO / PAGINA 31

ROLLI



AURUM 1987

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI

COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

BUONGIORNO

Anche noi italiani abbiamo i gilet gialli, e li vedremo e li contenteremo sabato quando scenderanno in piazza a Roma. Hanno un sito (giletgialli.it) dove proclamano di essere costretti dal capitalismo incontrollato e distorto a esprimere dissenso contro le élite finanziarie e i governi al servizio dei banchieri internazionali. Un programma interessante, e curiosamente ripreso da quello di Beppe Grillo («la finanza internazionale uccide gli Stati», «ormai le banche hanno sostituito le istituzioni democratiche»), già curiosamente ripreso da quello di Stalin («i governi capitalistici sono controllati dalle grandi banche», «in nessuna potenza capitalistica può essere formato un gabinetto contro la volontà dei magnati della finanza»), già curiosamente ripreso da quello di Adolf Hitler («gli Stati capitali-

stici utilizzano la menzogna, le truffe e il raggio per negare ai popoli i diritti basilari e si preoccupano esclusivamente dei loro interessi finanziari», «sono i magnati del denaro, i loro baroni internazionali delle banche che odiano la Germania»), già curiosamente ripreso da quello di Benito Mussolini («lotta sorda e implacabile contro i gruppi finanziari», «chi possiede le casseforti dei popoli, dirige la loro politica»), già curiosamente ripreso da quello di Lenin («L'imperialismo è il capitalismo giunto a quella fase di sviluppo in cui si è formato il dominio dei monopoli e del capitale finanziario», «la potenza del capitale è tutto, la Borsa è tutto, mentre il parlamento è un gioco di pupazzi»). Diamo dunque il nostro cordiale benvenuto ai gilet gialli nell'esclusivo club dei benefattori del popolo.

Il club esclusivo MATTIA FELTRI

Benucci

Gruppo Immobiliare

Compravendite

Locazioni Perizie

Via Prati, 100

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

Di semplificazioni
La rottamazione rimette in gioco chi aveva saltato la rata di dicembre



Domani con il Sole
Quota 100, opzione donna, anticipi e condoni: guida facile alle pensioni



MARSH RISK CONSULTING

RISCHIO CYBER: conosci l'impatto sul tuo business?

MARSH

FTSE MIB 19996,47 +0,82% | SPREAD BUND 10Y 270,40 +8,80 | €/S 1,1394 -0,25% | BRENT DTD 62,31 +0,87% | Indici e Numeri → PAGINE 30-33

Anche la Ue taglia le stime della crescita Boccia: è ora di agire

CONGIUNTURA

Bruxelles: nel 2019 Pil allo 0,2% rispetto al +1,2% previsto lo scorso novembre

L'Upb arriva a +0,4%: avvio d'anno stagnante, poi la spinta della manovra

Analisi del Fmi: Quota 100 e reddito di cittadinanza causeranno forti disequilibri

Raffica di tagli alle stime sulla crescita italiana, ormai sempre più vicine allo zero. Secondo l'Ufficio parlamentare di bilancio (Upb), il Pil italiano aumenterà solo dello 0,4% nel 2019, mentre nel 2020 salirà dello 0,8 per cento. Ma sulle previsioni pesano rischi al ribasso. Per l'Upb avvio 2019 stagnante, poi la spinta della manovra sulla domanda. L'attivazione degli aumenti Iva peserebbe lo 0,2% del prodotto. Anche Bruxelles vede nero sull'Italia. La Commissione europea si appresta a rivedere le stime di crescita per il 2019, con un drastico taglio della sua ultima previsione sul Pil di novembre (1,2%). Nelle previsioni economiche che l'esecutivo

Ue pubblicherà oggi, il Pil 2019 dell'Italia dovrebbe essere rivisto a 0,2%. Un dato che tiene in considerazione anche gli effetti della manovra. Il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, lancia un appello al governo: bisogna passare dalla fase delle colpe alla fase delle soluzioni, per evitare la paralisi produttiva del Paese. Il nel mirino del Fondo monetario internazionale (Fmi) finiscono reddito di cittadinanza e pensioni anticipate. Il reddito rischia di essere un disincentivo al lavoro o di creare dipendenza dal welfare. Quota 100 potrebbe ridurre la crescita potenziale e aumentare i già elevati costi pensionistici. — a pagina 5

NO DELLA UE ALLA FUSIONE ALSTOM-SIEMENS



Margrethe Vestager. La commissaria europea alla Concorrenza

L'ira di Francia e Germania: l'Antitrust europea va cambiata

FERROVIE

La fusione da 15 miliardi di euro per la Ue mette a rischio la concorrenza

La Commissione Ue boccia la fusione da 15 miliardi di euro tra Siemens e Alstom nel settore ferroviario per i rischi di monopolio nella segnaletica e nell'altissima velocità. Francia e Germania pronte a cambiare le regole europee sulla concorrenza per permettere la nascita di società più grandi a livello globale. **Romano** — a pag. 19

AGENDA PER L'EUROPA

CONCORRENZA, NUOVE REGOLE PER UNA UE PIÙ COMPETITIVA

di **Marcella Panucci** e **Antonio Matoni**

Un paio di anni fa PricewaterhouseCoopers pubblicò uno studio secondo il quale nel 2050 la quota di Pil mondiale riconducibile ai 27 Paesi dell'Unione europea sarebbe stata inferiore al 10%: più bassa di quella della sola India. In questo quadro le economie di sette Paesi emergenti (Cina, India, Indonesia, Brasile, Russia, Messico, Nigeria) avrebbero superato quelle dei Paesi del G7. — Continua a pagina 18

PANORAMA

INDUSTRIA DELL'AUTO

Scudieri (Anfia): politica industriale seria per governare la trasformazione

Confindustria e Anfia, nella sede dell'Unione Industriale di Torino, hanno promosso il lavoro sul futuro dell'automotive in Italia, che ieri si è riunito per la prima volta. «Quello che chiede questo tavolo è governare la transizione del settore auto», verso l'elettrico e motorizzazioni meno inquinanti, spiega il presidente di Confindustria, Boccia. Per Scudieri (Anfia) serve una politica industriale seria. — a pagina 8

FINIPER-BRUNELLI

Senza certezze sulle domeniche: stop al raddoppio del polo di Arese

— a pagina 10

TITOLI DI STATO

Corsa al BTp a 30 anni Ordini record a 41 miliardi

Sull'onda del successo del collocamento del BTp a 15 anni di tre settimane fa il Mef ha concesso ieri il bis. Sul mercato è finito il nuovo benchmark a 30 anni, che ha raccolto richieste per 41 miliardi di euro a fronte di un'offerta di 8 miliardi. Rendimento al 3,91%. — a pagina 11

GRAN BRETAGNA

Brexiters all'inferno. Il tweet di Tusk fa infuriare Londra

Un tweet di Donald Tusk contro i sostenitori di Brexit ha fatto infuriare Londra. «Mi chiedo come sia il posto all'inferno per chi ha promesso Brexit senza piani per portarla a termine in sicurezza», ha scritto il presidente del Consiglio europeo. — a pagina 20

BANCHE

UnCredit rivede il vertice: nuovo piano, fuori il dg Papa

Jean Pierre Mustier ridefinisce la pianca di comando di UnCredit in vista del piano industriale al 2023 che verrà svelato il 3 dicembre. Tra i CEO di diverse aree non è più previsto il "filino" del direttore generale: Gianni Franco Papa, dopo 39 anni trascorsi con il gruppo, uscirà a giugno. — a pagina 13

L'INCHIESTA. L'ITALIA BLOCCATA

FIRENZE/1

Senza stazione e sottopasso si blocca lo snodo dell'Alta velocità

Silvia Pleraccini — a pagina 6



FIRENZE/2

Primo via libera alla nuova pista di volo dell'Aeroporto di Peretola

— a pagina 6

Imu, lo Stato dovrà pagare 4 miliardi Stangata in vista per le addizionali

IMPOSTE LOCALI

Dallo sblocco degli aumenti delle aliquote possibile prelievo da un miliardo

Dopo l'ordinanza della Cassazione, secondo cui il Demanio non rientra nelle esenzioni Imu, i sindaci sono pronti a far partire gli accertamenti in tutta Italia: per lo Stato si potrebbero configurare un arretrato da circa quattro miliardi di euro. Mentre lo sblocco delle addizionali regionali e comunali potrebbe determinare aumenti per un miliardo. — a pagina 7

1 miliardo

Tra manovre e di semplificazioni, il governo punta a mettere sul tavolo un miliardo di euro per il rilancio dell'attività di venture capital

Investimenti Venture capital, prima tappa a Torino per gli Stati generali. I casi Pir e Invitalia

Carmine Fotina — a pag. 15

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1° IN EUROPA

Paleari: «Entro l'estate nasce la nuova Alitalia»

INTERVISTA

Questa volta l'Accordo per Alitalia si farà: entro marzo è attesa la scelta del partner industriale tra Lufthansa e Delta Air Lines. Poi il piano. E per l'amministrazione straordinaria gestita dai commissari Stefano Paleari, Enrico Laghi e Da-

niele Discepulo calerà il sipario. Ventidue mesi vissuti sul filo del rasoio tra l'avvicinarsi dei governi e le difficoltà del settore trasporto aereo. «Siamo riusciti a mettere in sicurezza la compagnia, garantendo la valorizzazione degli asset e la continuità aziendale», spiega a *Il Sole 24 Ore* il commissario Stefano Paleari. **Mara Monti** — a pag. 11

TELECOMUNICAZIONI

Open Fiber, trattativa con Tim estesa agli assetti societari

Laura Serafini — a pag. 14

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE



Crowdfunding a sostegno dell'economia oltre il digital

Alessia Maccaferri — a pag. 18



IL TEMPO

CAPSULE GOURMET **ristora**

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Giovedì 7 febbraio 2019 € 1,20

S. Teodoro
Anno LXXV - Numero 37

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

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

Prese le bestie dell'agguato a Manuel

Confessano i due sospettati per il raid di Axa: «Siamo stati noi, abbiamo sparato per sbaglio»
Il giovane nuotatore si è risvegliato. Il padre: «Gli ho dovuto dire io che non camminerà più»

ESCLUSIVO C'è il video dell'agguato: le immagini sul sito del Tempo

IL TEMPO di Oshø

"Me l'hai portato il dossier sulla TAV?"

"Cazzo. L'ho lasciato a casa de mi' socera"

**Finalmente arriva il dossier Tav
Ma lo vedono prima i francesi**

Borriello → a pagina 5

Hanno ammesso di aver sparato spiegando di aver colpito Manuel Bortuzzo per errore: la svolta nelle indagini sul ferimento del 19enne nuotatore veneto è arrivata con il fermo di due giovani di Acilia, di 24 anni e 25 anni, interrogati nel pomeriggio di ieri in questura, in compagnia dei loro difensori. I due avrebbero sbagliato bersaglio a causa del buio quando nella notte tra sabato e domenica hanno aperto il fuoco all'Axa, probabilmente mentre erano a caccia di alcuni giovani con i quali erano stati coinvolti in una rissa avvenuta pochi minuti prima in un pub. Un agguato che è stato immortalato dalle telecamere di sicurezza della vicina tabaccheria: le immagini in esclusiva su www.iltempo.it.

Manicelli → a pagina 3

**Cav, Salvini e Meloni insieme
L'Abruzzo fa il miracolo
Centrodestra al completo**

DI NITTO → a pagina 9

**Non lo vogliono neanche segretario
Il Minenna «dimezzato»
fa infuriare la Consob**

Caleri → a pagina 10

**Dopo la nostra denuncia
Barelle sequestrate
Appello al prefetto**

Sbraga → a pagina 21

AGITER INVESTIGAZIONI

AGITER indaga sulla verità oltre l'apparenza

Non tutto è come sembra

ROMA E MILANO
www.agiterinvestigazioni.it

800.911.886

Eumova cede Tor Di Valle a Pallotta. Affare da 100 milioni, a giorni la firma

La Roma compra i terreni dello stadio

Manca solo la carta regalo e il fiocco rosso, poi James Pallotta, presidente della Roma, sarà proprietario anche dei terreni di Tor di Valle e subentrerà a Eumova nelle quote sul progetto Stadio. Per Radio Trigatoria la cifra oscillerebbe attorno ai 100 milioni e la firma sarebbe attesa entro pochissimi giorni, difficilmente oltre fine mese.

Magliaro → alle pagine 16 e 17

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

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA

ENERGIA

1° FARMACI

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



Giovedì 7 Febbraio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 32 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi € 2,00 + Marketing Oggi € 0,50)

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



DA DOMANI IN EDICOLA
ItaliaOggi
La pace fiscale
CON

D'Alimonte: M5s e Lega si metteranno d'accordo
Anche se Zingaretti vince niente alleanza con il Pd
Alessandra Ricciardi a pag. 5

www.italiaoggi.it
ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO
CON

IN EDICOLA
ItaliaOggi
TUIR 2019
CON

TANGORRA (MINLAVORO)
Isee precompilato senza rischio privacy. Grazie al consenso
Bartelli a pag. 26

Appalti, bocciatura europea
No al divieto di subappalto e al limite del 30%. Illegittime le limitazioni all'utilizzo dell'avvalimento e i divieti sulla stessa gara per imprese collegate

BLOCKCHAIN
Valutazione del valore legale effettuata caso per caso
Morelli a pag. 32

La Merkel concede alle banche tedesche ciò che aveva negato a quelle italiane
Tempi duri per le banche tedesche. Che non godano di ottima salute, ora cominciano a dirlo anche i media più autorevoli della Germania. La Frankfurter Allgemeine Zeitung, per esempio, ha appena pubblicato un'ampia analisi, in cui mette a confronto la crisi delle banche italiane con quella delle banche tedesche, come Deutsche Bank e Commerzbank, arrivando a una conclusione: «Invece di preoccuparsi dei salvataggi bancari italiani a spese dei contribuenti italiani, i media tedeschi, l'opinione pubblica e, soprattutto, i politici dovrebbero volgere lo sguardo ai nostri problemi. E ipocrita riferirsi sempre agli altri paesi».
Oldani a pag. 7

PREZZI TROPPO BASSI
Netflix ha bruciato 13 mlrd di dollari dal 2011
Piazzotta a pag. 16
MARKETING E LUSO
Cina, la classe medio-alta è diventata più sofisticata
Livi a pag. 15

NOTA MINISTERIALE
Coop sociali imprese di diritto (senza modifica degli statuti)
Cirioli a pag. 33

Una sezione dell'albo professionale per chi si specializza nei controlli sull'utilizzo dei fondi strutturali
Commercialisti contro le frodi Ue

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Semplificazioni - Il dossier della Camera sul dl approvato con la fiducia
Codice appalti - La lettera della Commissione Ue di messa in mora dell'Italia
Professioni - La sentenza sulla cessione dello studio
IO ONLINE

DIRITTO & ROVESCIO
Il pubblico tv italiano, che sinora aveva digerito sempre tutto, comincia a rigettare la vecchia frittata. Avanza cominciano prendendosi con la patetica rianimazione di Portobello, la trasmissione di Enzo Tortora, che viene ben presto sospesa per insufficienza di audience. Poi c'era stato il capitolino di Grillo. Un tempo, ai dirigenti tv in crisi di idee (ma ci vuole tanta farselle senonché bastava tirar fuori dal cassetto Adriano Celentano. Il risultato era sicuro e il pubblico sempre numeroso. Non c'era nemmeno bisogno di servizi di un testo perché il molleggiato esibiva soprattutto i suoi silenzi. Ma adesso, rotolati l'incantesimo, il pubblico lo ha lasciato solo. Per evitargli la polvere, è intervenuta, provvidenziale, l'influenza per cui, per due settimane, di Celentano, non sentiremo più parlare dalle parti di Canale 5. Anche se gli inserzionisti, furiosi, chiedono di essere in parte rievocati. Intanto, Carlo Pizzarotti (non l'ha ancora ucciso nessuno?) punta, per Rai2, sul rilancio di altre vecchie glorie tv. Ma forse, visti i precedenti, cambierà parere. Prima che cambino lui.

NO DI PIZZAROTTI, DEI VERDI E DELLA BONINO
Sembrava partito con il turbo ma Calenda sta perdendo pezzi
Carlo Calenda
Valentini a pag. 8

3,3 MILIONI DI ARBONATI
New York Times, ricavi digitali a 623,5 mln di euro
Secchi a pag. 18
TERRITORIO
Luoghi del cuore, Fai-Intesa Sp premiano Monte Pisano
Ferroni a pag. 15
SERIE FLOP SU CANALE 5
Si ferma Adrian, Celentano ha un malanno di stagione
a pag. 19

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
è un prodotto SOFTWARE



1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/II)



QN Planner mensile



IN EDICOLA A € 4,50 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 7 FEBBRAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 37 | QN Anno 20 - Numero 37 | www.lanazione.it



FIRENZE, APPROVATO IL PIANO DI POTENZIAMENTO

Via libera all'aeroporto Ma caos sui finanziamenti

ULIVELLI E VEZZOSI ■ A pagina 17



CAPSULE
GOURMET
ristora

IL COMMENTO

di GINEVRA CERRINA FERONI

L'ATTO POLITICO DA TUTELARE

ENTRA nel vivo la questione dell'autorizzazione a procedere, richiesta dal Tribunale dei ministri di Catania, nei confronti del Ministro dell'Interno Salvini sul caso Diciotti. Il reato contestato, sequestro di persona aggravato, è quantomeno dubbio. Soprattutto incongruo. Ma non è questo il tema. Sotto quel pretesto, la vicenda mostra tutta la sua dimensione politica, piuttosto che penale. A muovere dalle implicazioni sulla tenuta del Governo a seconda del voto. Occorre vedervi quel che soprattutto c'è: il tentativo di un'ulteriore trasformazione costituzionale nel rapporto tra magistratura e politica. La legge costituzionale n. 1 del 1989 stabilisce che il Senato, a maggioranza assoluta, può negare l'autorizzazione se ritiene che l'indagine abbia agito "per la tutela di un interesse dello Stato costituzionalmente rilevante ovvero per il perseguimento di un preminente interesse pubblico nell'esercizio della funzione di Governo". Siamo davanti al concetto di "atto politico". Se l'operato del Ministro Salvini - caso Diciotti - è un atto politico, non può che derivarne l'insindacabilità da parte dei magistrati.

■ A pagina 26

Europa e Fmi: l'Italia è ferma

Bruxelles: Pil inchiodato allo 0,2%. Incubo patrimoniale

MARIN, COMELLI e commento di TURANI ■ Alle pagine 6 e 7



«Sui migranti decisione collettiva»

La memoria difensiva del ministro dell'Interno. «Era nostro dovere agire così» | POLIDORI ■ A pagina 5

PRESI DUE GIOVANI

«Siamo stati noi Manuel colpito per errore»



G. ROSSI e commento di CANÈ ■ A pagina 8

È PARALIZZATO Il campioncino alla mamma «Fatti coraggio»

PROSPERETTI e CASCIO ■ A p. 9

LA SVOLTA Strage di Bologna, sarà riesumata una delle vittime

Servizi e BONI ■ Alle pagine 10 e 11

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

OVAZIONE PER IL RITORNO DI BAUDO

Cocciante duetta con Baglioni: Margherita emoziona l'Ariston



Servizi ■ Alle pag. 28 e 29

Modenantiquaria

XXXIII MOSTRA DI ANTIQUARIATO

MODENAFIERE

9-17 FEBBRAIO

In contemporanea

PETRA EXCELSIOR

lun-mer: 15-20 | gio-dom: 10.30-20

WWW.MODENANTIQUARIA.IT



Su concessione del Ministero di Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. Archivio fotografico delle Gallerie Estensi - Foto Carlo Vanni

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



GIOVEDÌ
07
02
19
ANNO 44
N° 32



Trionfo dell'azzurro

Il superG di Paris è subito urlo, ma presto l'oro si trasformerà in canzone

MATTIA CHIUSANO e ALESSANDRA RETICO, nello sport

I 5Stelle: no alla Tav o sarà crisi Fmi e Ue, un'altra bocciatura

Alta velocità, nell'analisi costi-benefici il "rosso" causato dal calo delle accise sulla benzina

Il commento

L'ITALIA CHE FA PAURA AL MONDO

Francesco Manacorda

Italia contro il resto del mondo è una partita che ormai non si gioca solo in politica estera, ma anche nel campo dell'economia. E il resto del mondo, come ha spiegato ieri il Fmi, ci teme.

pagina 22

Tav, sale la tensione tra Lega e M5S. Dopo la Francia, anche la Commissione Ue ha ricevuto dal governo l'analisi costi-benefici: nella relazione, 5 miliardi di spese fantasma e le perdite sulla benzina dei tir. I grillini disposti a far cadere il governo piuttosto che dare il via libera al progetto. Intanto, doppio allarme sull'Italia da Ue e Fmi: Bruxelles taglia le previsioni di crescita allo 0,2 per cento.

BOTTURA, CIRIACO, CUZZOCREA
GINORI, GRISERI
LOPAPA, PETRINI e RHO
pagine 2, 3 e 4

L'intervista

Prodi: "Primarie, al Pd serve un padre Zingaretti ha l'occasione di diventarlo"



Andrea Bonanni

L'Italia e il Pd hanno bisogno di un padre. Se intensifica il lavoro di pacificazione, Zingaretti ha molte possibilità, è decisivo votare alle primarie». Così Romano Prodi a Repubblica.

pagina 5

L'intervista

Beppino Englaro "Dieci anni dopo Eluana ci parla ancora di libertà"

Piero Colaprico



pagina 6

L'IMBARAZZO DELLA POLITICA

Michela Marzano

Che progressi ha fatto il nostro Paese in questi ultimi anni sulle questioni eticamente sensibili? Esiste davvero il diritto di andarsene degnamente quando non c'è più niente che ci trattienga in questo mondo? Quale spazio all'autodeterminazione dei pazienti?

pagina 7

Le donne in bianco davanti a Trump, una sfida per i diritti



Le parlamentari democratiche in bianco per la difesa dei diritti delle donne durante il discorso di Trump

Federico Rampini

Ha due volti il Donald Trump dello Stato dell'Unione 2019. In versione bipartisan lancia due proposte ai democratici: una politica keynesiana di grandi opere pubbliche e un intervento su Big Pharma.

pagina 10

La storia

KIM E LA NEMESI DEL VIETNAM

Vittorio Zucconi

Con uno dei suoi sorrisi insieme ironici e crudeli, la Storia porta per mano il presidente degli Stati Uniti a incontrare il nuovo piccolo grande Satana comunista Kim in Vietnam.

pagina 11

I POTERI CHE CANTONE NON HA PIÙ

Armando Spataro

Il caso di Raffaele Cantone, che ha chiesto di rientrare nei ranghi ordinari della magistratura con implicita rinuncia all'attuale ruolo di presidente dell'Anac, rimanda a un tema che da decenni è al centro del dibattito politico e civile nazionale: quello del modo più efficace per contrastare la corruzione.

pagina 23

A SANREMO GRAZIE DEI FIORI E DEI VELENI

Silvia Fumarola

Dietro le quinte del Festival di Sanremo non usano mezzi termini: «Il clima è orrendo». La tensione era palpabile in scena e ormai è chiaro che il mazzo di rose rosse offerto anche ieri da Claudio Baglioni alla direttrice di Rai 1, Teresa De Santis, («Grazie perché ancora ci tiene qui») è una gag dal retrogusto amaro. È il Festival dei fiori e dei veleni.

pagine 28 e 29

HERNO

www.herno.it

La confessione "È stato un errore"

Manuel, presi gli sparatori E lui alla madre: fatti coraggio

Federica Angeli



servizio di FLAMINIA SAVELLI, pagine 14 e 15

In Italia €1,50



Roma
Min 5°C
Max 13°C

Milano
Min -2°C
Max 6°C

Rsalute Oggi Eviva lo sport e occhio alla testa

con Libro Camminare €1,40

Prezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco F., Grecia, Olanda, Danimarca, Slovenia € 2,50 - Croazia € 2,50 - Spagna, Ungheria € 2,20 - Svizzera CHF 3,50



Il Festival Tutti in piedi per Baudo Bisio e Hunziker: lega dell'amore
CASTAGNERI, COMAZZI, DONDONI, INFELISE, MATTIOLI E NEGRI — P. 26, 27 E 28

Boom social La televisione non è più l'unico schermo
MASSIMILIANO PANARARI — P. 25



SuperG Paris, oro senza rivali
"Il mio sogno diventa realtà"
DANIELA COTTO — NELLO SPORT



LA STAMPA

GIOVEDÌ 7 FEBBRAIO 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C ■ ANNO 153 ■ N. 37 ■ 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 

CASO TRIVELLE, IL GOVERNO ATTACCA: "NESSUNA PENALE DOVUTA ALLE COMPAGNIE"

Tav e gilet gialli, Parigi pronta allo strappo

L'Ue: buco da 10 miliardi

La Francia contesta la costi benefici e l'appoggio dei grillini alle proteste Salvini-Di Maio: basta liti, un pericolo per tutti. Anche il Fmi taglia la crescita

LA POSTA IN PALIO
RISCHIAMO L'ISOLAMENTO NEGLI SCAMBI
LUGI LA SPINA — P. 25

Francia pronta allo strappo con l'Italia dopo le tensioni sulla Tav e la visita di Di Maio ai gilet gialli: «Ora basta ingerenze». L'Ue taglia le stime: quest'anno Roma cresce solo dello 0,2%. L'Fmi: rischio contagio.
BARBERA, BARONI, BRESOLIN, GRASSIA, LA MATTINA, MARTINELLI, SORGI, SPINI E TROPEANO — PP. 2-6

LE PERIZIE DELLA PROCURA
"Così Autostrade truccava le relazioni sul Ponte Morandi"
GRASSO E DE FAZIO SCULLI — P. 7

Parla Trump, democratiche in bianco ricordano le suffragette



Donne democratiche vestite di bianco in onore delle suffragette durante il discorso sull'Unione di Trump al Congresso
MASTROIELLI, STEFANINI E TORTELLO — PP. 12-13

BUONGIORNO

Anche noi italiani abbiamo i gilet gialli, e li vedremo e li conteremo sabato quando scenderanno in piazza a Roma. Hanno un sito (giletgialli.it) dove proclamano di essere costretti dal capitalismo incontrollato e distorto a esprimere dissenso contro le élite finanziarie e i governi al servizio dei banchieri internazionali. Un programma interessante, e curiosamente ripreso da quello di Beppe Grillo («la finanza internazionale uccide gli Stati», «ormai le banche hanno sostituito le istituzioni democratiche»), già curiosamente ripreso da quello di Stalin («i governi capitalistici sono controllati dalle grandi banche», «in nessuna potenza capitalista può essere formato un gabinetto contro la volontà dei magnati della finanza»), già curiosamente ripreso da quello di Adolf Hitler («gli Stati capitalisti

Il club esclusivo | **MATTIA FELTRI**

stici utilizzano la menzogna, le truffe e il raggio per negare ai popoli i diritti basilari e si preoccupano esclusivamente dei loro interessi finanziari», «sono i magnati del denaro, i loro baroni internazionali delle banche che odiano la Germania»), già curiosamente ripreso da quello di Benito Mussolini («lotta sorda e implacabile contro i gruppi finanziari», «chi possiede le casseforti dei popoli, dirige la loro politica»), già curiosamente ripreso da quello di Lenin («L'imperialismo è il capitalismo giunto a quella fase di sviluppo in cui si è formato il dominio dei monopoli e del capitale finanziario», «la potenza del capitale è tutto, la Borsa è tutto, mentre il parlamento è un gioco di pupazzi»). Diamo dunque il nostro cordiale benvenuto ai gilet gialli nell'esclusivo club dei benefattori del popolo. —

STAMPA PLUS ST+

REPORTAGE
FRANCESCO SEMPRINI
Con i curdi a Kobane "Sconfitto l'Isis il nemico è la Turchia"
PP. 10-11



CYBER-SICUREZZA
FEDERICO CAPURSO
5G, Roma bandisce Huawei e Zte: "Temiamo per i dati"
P. 21



LE STORIE
FEDERICO CALLEGARO

Torino, i pediatri andranno a scuola di comunicazione
P. 32

GIAMPIERO CARBONE
Masone, sull'Appennino si rivede il gatto selvatico d'Europa
P. 32

LUI ALLA MAMMA: CORAGGIO

Manuel, i sospetti confessano: è stato un errore

A sparare a Manuel Mateo Bortuzo, il nuotatore di 19 anni ferito nella notte tra sabato e domenica alla periferia di Roma, sono stati Lorenzo Marinelli, 24 anni, e Daniel Bazano, 25 anni. I due si sono presentati spontaneamente in questura. «Lo abbiamo colpito per errore», si sarebbero giustificati piangendo. Ritrovata anche la pistola, una calibro 38. «Fatti coraggio mamma, inizia un nuovo allenamento», avrebbe invece detto il ragazzo dopo aver saputo della paralisi. Il quadro generale delle sue condizioni di salute migliora, ma i medici hanno fatto sapere che sul fronte neurologico non ci sono novità: «C'è una lesione completa del midollo».
Izzo e Tomasello — PP. 14-15

LA NUOVA EMIGRAZIONE

Italiani in fuga All'estero anche gli over 60

FRANCISCA SPORZA ROMA
In Europa è in atto un flusso migratorio di dimensioni paragonabili a quello successivo alla Seconda Guerra Mondiale: sono gli italiani che se ne vanno dall'Italia. A dirlo sono i registri dei connazionali residenti all'estero, a cui vanno sommati i dati incrociati da fonti esterne, come ad esempio le statistiche anagrafiche dei maggiori Paesi europei. Il fenomeno dunque misura almeno il doppio rispetto ai numeri effettivamente censiti, che si riferiscono a cittadini italiani residenti all'estero per più di 12 mesi e che adempiono agli obblighi di legge iscrivendosi all'Aire (non tutti lo fanno, soprattutto fra i più giovani).
CONTINUA A PAGINA 17

«Come si dice "bollitore" a Sanremo?»
Gira, gira a Sanremo come nel resto d'Italia, si dice Asti Secco Duchessalia!
DUCHESSALIA
NOBILI VINI DEL PIEMONTE





E-commerce, il vero boom deve ancora venire

McKinsey: transazioni per 74 miliardi l'anno entro il 2025
Gibellino in MFF



Un look Vuitton



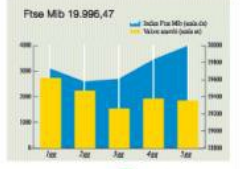
Parlamento Ue accende faro sul caso Nord Lb

La Commissione dovrà chiarire il salvataggio della banca tedesca
De Mattia e Ninfole a pagina 3

Anno XXX n. 027
Giovedì 7 Febbraio 2019
€2,00



Con MFF Allegato to Fashion n. 91 a € 2,00 (R. 2,00 - € 3,00) - Con MFF Allegato to Living n. 43 a € 2,00 (R. 2,00 - € 3,00) - Con C'è bene della Assicurazioni Leader 2019 a € 2,00 (R. 2,00 - € 2,00) - Con C'è bene della Banca Leader 2019 a € 2,00 (R. 2,00 - € 2,00) - Spedire in A.P. art. 1, c.1, L. 406/03 Milano - UN-E 1,40 - CH-P. 432 Firenze € 3,00



BORSA +0,82% 1€ = \$1,1394

BORSE ESTERE	Euro-Yen	125,09	▼
Dow Jones	29.276	▼	
Nasdaq	7.264	▼	
S&P 500	2.874	▼	
Francforte	11.285	▼	
Zurigo	8.142	▼	
Londra	7.173	▼	
Parigi	8.878	▼	
VALUTE-RENDIMENTI	Euro-Bund	183,02	▲
Euro-Dollari	1,1394	▼	
Euro-Sterline	0,8787	▼	
Future			
Euro-Btp	127,44	▼	
US T-Bond	145,72	▼	
Ftse Mib	19.995,47	▲	
S&P500 Cme	2.799	▼	
Nasdaq100 Mkt	7.099	▲	

FOCUS OGGI
Sfida Ferrero-Mondelez per i biscotti di Campbell
Il colosso di Alba è alle battute finali nel deal da quasi 3 miliardi di dollari. E prepara l'offerta per i biscotti Kellogg's Carosielli a pagina 11

IL ROMPIESPREAD
Di Maio a Salvini: «Tranquillo, il documento sulla Tav non l'ho letto neanche io». Si sa che lui ha problemi con le mail

RIMPASTO ALLA VIGILIA DEI CONTI 2018 L'AMMINISTRATORE DELEGATO RIVOLUZIONA IL VERTICE

Unicredit, pieni poteri a Mustier
In vista del nuovo piano industriale lascia il direttore generale Papa, che non sarà sostituito Khayat va al commercial banking e Burton al Cib. Vivaldi affianca De Marchis come coo
(Gualtieri a pagina 6)

MEDIOBANCA E I GRANDI SOCI PRIVATI AL LAVORO SULLA LISTA UNICA PER IL NUOVO CDA. I RIFLESSI SUL BOARD DI CDP
Per la presidenza Generali spunta l'ipotesi Tononi
Caltagirone e Del Vecchio comprano altre azioni del Leone e si portano a un passo dal 5%
(Messia a pagina 6)

OGGI LA RIUNIONE
Faccia a faccia tra Bankitalia e popolari sulle garanzie
(Gualtieri a pagina 7)

ITALIA TRA LUCI E OMBRE SUI MERCATI
Tutti in fila per il Btp a 30 anni: domanda record per 41 miliardi
Anche se l'Ue taglia il pil a 0,2% e l'Fmi critica reddito e quota 100
(Corvi e Pira a pagina 4)

SALVATAGGIO
In arrivo l'offerta Salini
E Astaldi vola in borsa: +6%
(Follis a pagina 10)

TU CERCHI BASI SOLIDE PER COSTRUIRE IL TUO PORTAFOGLIO

NOI SIAMO QUI PER AIUTARTI A TROVARLE

iSHARES FOR YOUR CORE

I profondi cambiamenti sui mercati, le nuove tecnologie, la maggiore regolamentazione e la ricerca di rendimenti richiedono un nuovo modo di costruire la parte principale del tuo portafoglio.

iShares Your Core ti aiuta proprio in questo, con una gamma di prodotti unica, che dà valore alle tue scelte.

Capitale a rischio.

È tempo di ripensare il core dei tuoi investimenti.

Per saperne di più, visita [ishares.it](https://www.ishares.it).

Messaggio promozionale: Prima dell'adesione leggere il prospetto, il KIID ed il Documento di Quotazione disponibile su www.ishares.it e www.borsaitalana.it. Pubblicato da BlackRock Advisors (UK) Limited - 12 Throgmorton Avenue, London, EC2N 2DL. © 2018 BlackRock, Inc. Tutti i diritti riservati. BLACKROCK, iSHARES e il logo stilizzato i di iShares sono marchi registrati o non registrati di BlackRock, Inc. o società consociate o affiliate negli Stati Uniti o altrove. Tutti gli altri marchi appartengono ai rispettivi proprietari.



Informazioni Marittime

Primo Piano

Tassare i porti, D'Agostino: "Sosterremo il governo contro le richieste Ue"

Il presidente di Assoportri ha ribadito che le norme comunitarie sugli aiuti di Stato non si possono applicare ai porti italiani

Bisogna opporsi alla richiesta della Commissione europea all'Italia di adeguare il proprio sistema di tassazione dei porti alle norme comunitarie in materia di aiuti di Stato. Lo ha ribadito il presidente di Assoportri, Zeno D'Agostino, nel corso di un convegno organizzato dal propeller club di Trieste. «Le autorità di sistema portuale sono la longa manus del governo e non fanno impresa. Se lo fanno, lo fanno attraverso società che pagano le tasse. Chiedo quindi a Bruxelles di fare le cose per bene». D'Agostino, mette le cose in chiaro: il governo e il cluster marittimo italiano non sono favorevoli a un cambiamento della natura giuridica dei porti, non considerando quindi pertinente l'indagine della Commissione europea, iniziata ad aprile scorso e conclusa all'inizio dell'anno. Si va verso la procedura d'infrazione, quindi, perché tra poco meno di due mesi, entro la prima metà di marzo, scadrà il tempo che l'Italia ha per adeguarsi alle richieste di Bruxelles. Quali? La Commissione europea ha chiesto di regolare in modo diverso il regime fiscale dell'attività economica delle autorità di sistema portuale, la cui voce principale è la riscossione dei canoni di concessione. La decisione della Commissione europea vale anche per la Spagna. Qualche settimana fa Margrethe Vestager, commissaria europea responsabile per la concorrenza, ha spiegato che i regimi fiscali vigenti nel paese iberico e in Italia concedono ai porti un vantaggio selettivo che violerebbe le norme Ue in materia di aiuti di Stato. «Lo sfruttamento commerciale ha detto Vestager - delle infrastrutture portuali, come la concessione dell'accesso al porto dietro pagamento, costituisce un'attività economica», in cui si applicano le norme Ue sugli aiuti di Stato. «L'esenzione dall'imposta sulle società per i porti che realizzano profitti da attività economiche continua - può rappresentare un vantaggio competitivo sul mercato interno e pertanto comporta un aiuto di Stato che potrebbe essere incompatibile con la normativa dell'Ue. In Italia i porti sono integralmente esentati dall'imposta sul reddito delle società». Ma gli introiti dei porti italiani costituiscono il saldo di un ente pubblico non economico che riscuote, per esempio, l'affitto del demanio. Per legge c'è una Corte dei conti che vigila - li può solo riprogrammare, non possono diventare profitto. Non ci può quindi essere concorrenza sleale se l'attività economica dei porti non sono altro che spese di gestione e sviluppo a carico dello Stato. È questa la difesa che verrà portata avanti da Assoportri e del governo. In realtà, la tesi difensiva dell'Italia potrebbe non essere sufficiente. L'avvocato Alberto Pasino, partner di Zunarelli studio associato, ha mostrato, durante il convegno del propeller triestino, la normativa di riferimento della vicenda spiegando come in passato la Commissione europea abbia già valutato la tesi secondo la quale lo stato non può pagare tasse allo stato e gli esiti non sono stati molto favorevoli a chi la sosteneva. Secondo Pasino, sono altre quindi le strade che l'Italia dovrà percorrere per far valere le proprie ragioni a Bruxelles.

Authority e tasse da pagare, Assoporti Ci opporremo alla Commissione Ue

maurizio de cesare

6 febbraio 2019 - Assoporti sosterrà il Governo italiano nell'opporci alla decisione della Commissione Ue che considera aiuti di Stato gli attivi di bilancio delle Autorità di sistema portuale italiane. Lo ha detto al Propeller Club di Trieste il presidente Zeno D'Agostino, partecipando alla conviviale dedicata proprio alle ultime comunicazioni dell'organismo europeo. D'Agostino, peraltro, non ha nascosto una certa insofferenza per come vengono condotte queste procedure in sede comunitaria. «Le Autorità di sistema portuale - ha detto D'Agostino, che è anche alla guida di quella del Mare Adriatico orientale - sono la longa manus del Governo e non fanno impresa. Se lo fanno, lo fanno attraverso società che pagano le tasse. Chiedo quindi a Bruxelles di fare le cose per bene». Della questione si è discusso ascoltando il punto di vista degli operatori portuali e dopo un'efficace introduzione dell'avvocato Alberto Pasino, partner di Zunarelli Studio associato. A lui è spettato il compito di illustrare la normativa di riferimento nell'intera vicenda, spiegando come la Commissione europea abbia già valutato in passato la tesi secondo la quale lo Stato non può pagare tasse allo Stato. E gli esiti non sono stati propriamente favorevoli a chi la sosteneva. Sono altre quindi le strade che l'Italia dovrà percorrere per far valere le proprie ragioni perché, ha ricordato l'avvocato Pasino, «... per lo Stato italiano le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici e non sono soggetti a tassazione». A conclusione degli interventi, il presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini, ha fatto notare come questa ulteriore incertezza del diritto non renda tranquilli gli investitori nazionali ed esteri, soprattutto per investimenti di lungo periodo, e sia di rilevante danno per l'Italia. Ha ribadito, inoltre, che in un contesto di concorrenza tra i Porti, tutti devono uniformarsi alle leggi europee in merito mentre, allo stato attuale, non è così. Per questo motivo, secondo Zerbini, è auspicabile un intervento dirimente della Commissione europea. A proposito della concorrenza, il presidente ha aggiunto che deve essere fatta sulla specializzazione dei diversi Porti e non sul tutti fanno tutto, obbligando ad investimenti pubblici plurimi, costosi e senza vantaggi per il sistema Italia.

D'Agostino: D'accordo con il Governo, ci opporremo alla Commissione Ue

Al Propeller Club di Trieste di parla di aiuti di Stato e Authority

Giulia Sarti

TRIESTE Dopo la decisione della Commissione Ue che considera aiuti di Stato gli attivi di bilancio delle Autorità di sistema portuale italiane, tra gli operatori del settore ci si interroga sulla questione. Lo ha fatto anche il Propeller Club di Trieste con la conviviale di ieri dedicata proprio alle ultime comunicazioni dell'organismo europeo. Assoportisti sosterrà il Governo italiano nell'opporci alla decisione ha detto il presidente dell'associazione e dell'AdSp del mar Adriatico orientale Zeno D'Agostino durante l'incontro, non nascondendo una certa insofferenza per come vengono condotte queste procedure in sede comunitaria. Le Autorità di Sistema portuale -ha continuato- sono la longa manus del Governo e non fanno impresa. Se lo fanno, lo fanno attraverso società che pagano le tasse. Chiedo quindi a Bruxelles di fare le cose per bene. Della questione si è discusso ascoltando anche il punto di vista degli operatori portuali dopo l'introduzione dell'avvocato Alberto Pasino. A lui è spettato il compito di illustrare la normativa di riferimento nell'intera vicenda, spiegando come la Commissione europea abbia già valutato in passato la tesi secondo la quale lo Stato non può pagare tasse allo Stato. E gli esiti non sono stati propriamente favorevoli a chi la sosteneva. Sono altre quindi le strade che l'Italia dovrà percorrere per far valere le proprie ragioni perché, ha ricordato l'avvocato, per lo Stato italiano le Autorità di Sistema portuale sono enti pubblici non economici e non sono soggetti a tassazione. In chiusura di serata si sono susseguiti vari interventi: Stefano Visintin, presidente dell'Associazione spedizionieri del Friuli Venezia

Giulia secondo il quale lo Stato si è dimostrato carente nella prima fase di risposta alla Commissione Ue, per una vicenda che nasce più di un anno fa. Nel concludere il proprio intervento, però, ha fatto riferimento al modello Koper, alludendo con una certa ironia al fatto che il vicino porto della Slovenia è un porto gestito dallo Stato, in contrasto con la normativa europea in materia. A conclusione, il presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini, ha fatto notare come questa ulteriore incertezza del diritto non renda tranquilli gli investitori nazionali ed esteri, soprattutto per investimenti di lungo periodo, e sia di rilevante danno per l'Italia. Ha ribadito, inoltre, che in un contesto di concorrenza tra i porti, tutti devono uniformarsi alle leggi europee in merito mentre, allo stato attuale, non è così. Per questo motivo, secondo Zerbini, è auspicabile un intervento della Commissione europea. A proposito della concorrenza, il presidente ha aggiunto che deve essere fatta sulla specializzazione dei diversi porti e non sul tutti fanno tutto, obbligando ad investimenti pubblici plurimi, costosi e senza vantaggi per il sistema Italia.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
Piazza dei Legnani, 21, 57123 Livorno (LI)
Tel. +39 0586 491111

Messaggero Marittimo.it

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOPORTUO

D'Agostino: "D'accordo con il Governo, ci opporremo alla Commissione Ue"

Al Propeller Club di Trieste di parla di aiuti di Stato e Authority

Publicato 7 ore fa il giorno 6 febbraio 2019
di Giulia Sarti

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome
Nome e Cognome

Indirizzo email:
Email address email

Registrati

ULTIME POPOLARI VIDEO

LIBERTÀ / DI NUOVA
Salvini: "Non ho l'esame costi-benefici della Tav ma ce l'ha Parigi"

BARCELONA / L'EURO
Firenze avrà la sua nuova pista e terminal

PORTI / A CHI È
Aspetto giuridico AdSp: quali le intenzioni del MIT?

PORTI / A CHI È
AdSp mar Tirreno centrale: superato il milione di Euro

MODERNA / IL SUO IL
Zala a Bruxelles: "Necessario fare sistema"

ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI: AIUTI DI STATO AUTHORITY

Assetto giuridico AdSp: quali le intenzioni del Mit?

Uiltrasporti, Filt-Cgil e Fit-Cisl chiedono un confronto

Giulia Sarti

ROMA Della questione si è discusso proprio pochi giorni fa a Ravenna alla tavola rotonda a cui hanno partecipato diversi presidenti di Autorità portuali: porti: pubblici o privati? Un tema che ha interessato anche i segretari generali Claudio Tarlazzi (Uiltrasporti), Stefano Malorgio (Filt-Cgil) e Salvatore Pellicchia (Fit-Cisl), che hanno inviato una richiesta di confronto urgente al ministro Toninelli e al vice ministro Edoardo Rixi, riguardo appunto le presunte volontà di trasformare l'attuale assetto giuridico delle Autorità di Sistema portuale e per iniziare una riflessione più complessiva sulla portualità. Premettendo che i ritardi di competitività del nostro sistema trasportistico -si legge nella lettera inviata- nei confronti dei maggiori competitors internazionali, accumulatisi nel corso dell'ultimo decennio, sono da addebitare, esclusivamente, alla mancanza di una precisa strategia di sistema, riteniamo che tornare a meccanismi di concorrenza tra porto e porto escluderebbe il nostro Paese dai maggiori circuiti internazionali con conseguenze rovinose e, ancor peggio, eliminando la terzietà di questi enti si registrerebbero conseguenze negative sul mondo del lavoro. I segretari ricordano di aver già affermato più volte che la rivisitazione della cosiddetta riforma della legge 84/94, a partire dai temi della natura giuridica delle neonate AdSp, non è al momento la priorità per rilanciare il nostro export ma piuttosto quella di rendere esigibile l'attuale disposto normativo. Vista la delicatezza della materia, la lettera si conclude con la richiesta di un confronto per chiarire le intenzioni del Mit anche sulla portualità in generale.

The screenshot shows the website interface for the article. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm sc' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below it, the site name 'Messaggero Marittimo.it' is displayed with social media icons and a search bar. The main headline is 'Assetto giuridico AdSp: quali le intenzioni del Mit?' with a sub-headline 'Uiltrasporti, Filt-Cgil e Fit-Cisl chiedono un confronto'. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - Della questione si è discusso proprio pochi giorni fa a Ravenna...'. On the right side, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME POPOLARI VIDEO' and 'ARGOMENTI CORRELATI'.

MIT-Regioni: l'accordo preoccupa?

ROMA L'annuncio di un accordo tra il Mit e alcune Regioni che interesserebbe anche la materia portuale, ci preoccupa molto. A sostenerlo il presidente di Federlogistica, la federazione delle imprese della logistica aderente a Confrtrasporto-Confercommercio, Luigi Merlo, che aggiunge: Non sono stati ancora resi noti i dettagli dell'intesa, ma prima di arrivare a una regionalizzazione portuale bisognerebbe riflettere molto sugli effetti che genererebbe. Il mercato portuale è globale e la competizione ormai è sempre più su scala internazionale spiega infatti il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto -. Uno dei punti di debolezza della portualità italiana è stato, in passato, proprio l'eccesso di provincialismo. Occorre invece rafforzare la programmazione nazionale, fare scelte strategiche unitarie, evitare sovrapposizioni, investimenti inutili. Regioni ed enti locali possono svolgere un'importante funzione di integrazione con i territori, ma all'interno di una visione nazionale. Siglando singoli accordi con alcune regioni del nord si rischia inoltre di amplificare il divario con i porti del sud, alcuni dei quali vivono già oggi una situazione particolarmente difficile. Ci auguriamo quindi che su questi temi ci sia il massimo coinvolgimento possibile anche delle realtà economiche all'interno degli organismi di partecipazione previsti dalla riforma portuale, cosa che questo governo, dal momento del suo insediamento, non ha ancora fatto, conclude Merlo.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a navigation bar at the top containing 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', and 'I QUADERNI'. The main article is titled 'MIT-Regioni: l'accordo preoccupa?' and features a photo of Luigi Merlo. The text of the article is partially visible, matching the text on the left. To the right of the article is a sidebar with several news thumbnails, including 'SPECIALI', 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'CONCORSO LOGIBES', 'SPECIAL PORT FOR SPECIAL PRODUCTS', 'FERCAM', 'TOSCANA AEROPORTI', 'NAPOLI 15-16', and 'SARDEGNA'.

Rixi e Geraci a Trieste: un porto strategico

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.



Porto di Venezia consuntivi al top

VENEZIA La movimentazione complessiva delle merci a fine 2018 nel sistema di Venezia 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 transshipment, 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.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'Porto di Venezia consuntivi al top' dated 6 February 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The website layout includes a navigation bar, a search bar, and a sidebar with various news categories and advertisements.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

accuse a jesolo

«La linea nautica è rimasta una promessa»

JESOLO. Che fine ha fatto la linea **nautica** da Jesolo a Venezia? Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro l'aveva promessa al candidato, poi riconfermato sindaco, Valerio Zoggia.

Era il maggio 2017 e si parlava di un progetto concretizzato già nel 2018 con i mezzi Actv o comunque pubblici. Una linea **nautica** a tutti gli effetti, dal faro di Jesolo a Venezia. Oggi la Lega inchioda Brugnaro e Zoggia alle loro responsabilità per le promesse non mantenute, anche perché pare che la linea **nautica** sia stata accantonata.

«Oggi i gruppi che partono da Jesolo e si muovono in pullman hanno una doppia imposizione», dice Alberto Carli, leader della Lega di Jesolo, «tra la Ztl di Cavallino Treporti e tassa di sbarco a Venezia. Così le aziende turistiche jesolane sono fuori mercato con responsabilità del sindaco, e consigliere metropolitano, Zoggia che ha solo tassato le imprese senza difenderle.

Ecco perché chiediamo l'esenzione ai turisti jesolani fintanto che non ci sarà la linea **nautica**».

Da Cavallino Treporti, la sindaca Roberta Nesto, non ha dubbi: «Chiediamo subito un tavolo con Venezia perché dobbiamo ragionare assieme a proposito di questi temi che interessano tutti. Inoltre, non possiamo imporre subito la tassa di sbarco, prima si dimostra necessaria una giusta verifica».

Il sindaco di Jesolo Valerio Zoggia ha chiesto un incontro con Brugnaro nel breve periodo manifestando le sue critiche per una tassa di sbarco che va a colpire i turisti della sua città.

--G.Ca.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Porto di Genova: traffici fermi nel 2018 a causa del ponte

GENOVA E' stato un anno a due velocità per il porto di Genova danneggiato pesantemente dal crollo del ponte Morandi ad agosto e in parte per quello di Savona-Vado rallentato dai danni delle mareggiate di fine ottobre. Il bilancio 2018 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale si chiude in sostanziale pareggio: 70 milioni di tonnellate, l'1,7% in più rispetto al 2017 ma nei primi 7 mesi dell'anno la crescita era del 4,3%. Il porto di Genova in particolare ha segnato un lieve incremento dello 0,3% delle tonnellate complessive di merce, mentre i container hanno registrato un calo dello 0,5%. Dall'altro lato sui risultati complessivi del sistema, alla voce merci convenzionali e rinfuse, hanno pesato i danni della mareggiata che ha colpito Savona e Vado: la crescita dei traffici (15 milioni di tonnellate) è scesa dal +9,5% di luglio al +6,7% di fine anno. Per le crociere Genova (+9,3%) e Savona (-0,7%) sommate si confermano, con 1,9 milioni di passeggeri, il secondo polo nazionale e il terzo mediterraneo dopo Barcellona e Civitavecchia. Traghetto in calo dello 0,5%, a 2.432.666 passeggeri totali. Genova ha tenuto (+0,1%) mentre Savona Vado ha perso il 3,8%. Le entrate per le tasse portuali (1,5 milioni di euro) sono cresciute del 2,8% meno rispetto al +9% dei primi sette mesi dell'anno. Ancora, fino ad agosto erano stabili gli avviamenti al lavoro della Culmv che dopo il crollo del ponte sono scesi del 4.7%. La mancata crescita del porto registrata nel 2018 si discosta dai nostri obiettivi di sviluppo. commenta il presidente Paolo Signorini. Nell'immediato le previsioni sono ancora di una sostanziale stabilità dei traffici completa Signorini ma stiamo lavorando intensamente insieme a Regione, Comune e Governo per mettere in atto le misure adottate dal Parlamento a valle del crollo del Ponte Morandi e nella Legge di Stabilità per il 2019 in modo da tornare rapidamente su un percorso di crescita.



La Nazione (ed. La Spezia)

Genova, Voltri

GENOVA Un anno a due velocità del porto, ma bilancio in pareggio

È stato un anno a due velocità per il **porto** di Genova danneggiato pesantemente dal crollo del ponte Morandi. Il bilancio 2018 dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale si chiude in sostanziale pareggio: 70 milioni di tonnellate, l' 1,7% in più rispetto al 2017 ma nei primi 7 mesi dell' anno la crescita era del 4,3%.

22 CRONACHE
LA NAZIONE LIGURIA
LA REGIONE GIUGNO/FRANCA 2019

VILLA DURAZZO LUOGO DEL CUORE
È una baracca in cemento a Genova. Oggi è luogo del cuore più caldo in Liguria ed è stato restaurato proprio dal P.S. Con 18.201 euro il lavoro è durato 8.777 mila ore di lavoro

In breve
Assolta la pittrice legnese accusata del feroce furto di uno yacht da 150mila euro
Sarebbe
IL TRIBUNALE di Genova ha assolto
Luzia Bazzani, la pittrice e designer
genovese di 57 anni arretrata la scorsa
settimana. Il feroce furto di un
yacht di 150 mila euro era stato
commesso nel settembre del 2017. La
Bazzani aveva confessato di aver
rubato lo yacht di 150 mila euro
dalla ditta di Luigi Cordero, e con
quello aveva comprato un'auto di lusso
e un appartamento a Genova. Il
tribunale di Genova ha assolto la
Bazzani per insufficienza di prove.
L'assoluzione è stata pronunciata
dopo l'interrogatorio della Bazzani
che ha raccontato di aver comprato
l'auto e l'appartamento con i soldi
rubati.

GENOVA Un anno a due velocità del porto, ma bilancio in pareggio
È stato un anno a due velocità per il porto di Genova. Il bilancio 2018 dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale si chiude in sostanziale pareggio: 70 milioni di tonnellate, l' 1,7% in più rispetto al 2017 ma nei primi 7 mesi dell' anno la crescita era del 4,3%.

GENOVA Il cantiere della Grande doveva partire lo scorso autunno
«Il ministro Toninelli dichiara che non è ancora pronto il cantiere così-benefici sulla Grande. Questo cantiere è un cantiere portuale. Il cantiere per lo spazio portuale deve partire nell'autunno scorso. La riforma del cantiere del P.S. in Consiglio regionale Genova-Liguria».

GENOVA Venditore abusivo spintonato gli agenti: arrestato
CONTRO I mazzettieri con il ricorso di donna Pagnola e Genova. Ma un venditore abusivo è stato arrestato dopo essere spintonato dagli agenti della polizia municipale e arrestato per avergli spintonato il mazzettiere. Il mazzettiere è stato arrestato dopo aver spintonato un agente di polizia che lo stava inseguendo. Il mazzettiere è stato arrestato dopo aver spintonato un agente di polizia che lo stava inseguendo.

GENOVA AL CONCORSO SULLE VITTIME DELLE FOIBE Premiate studentesse del 'Costa'
QUATTRO studentesse premiate del concorso "Costa" sono state premiate dal Comune di Genova. Il premio è stato consegnato loro dal sindaco di Genova, Paolo Costa. Le studentesse sono: Sofia, Giulia, Martina e Sofia. Il premio è stato consegnato loro dal sindaco di Genova, Paolo Costa. Le studentesse sono: Sofia, Giulia, Martina e Sofia.

E vissero finanziati e contenti.
Tasso Zero* in 10 rate su tutti i Mac e iPad Pro (Tan. fisso 0% - Taeg 0%).

Siamo a La Spezia, Lavagna e Genova.
www.raffo.it

Raffo



Genova: nel 2018 il porto non cresce

Ad influire negativamente il crollo del ponte e le calamità naturali

Giulia Sarti

GENOVA Dopo un anno molto particolare per tutta la città, il porto di Genova fa il bilancio dei traffici del 2018: dopo un lungo periodo di crescita, si registra per l'anno concluso da poco più di un mese un rallentamento esteso a tutti i settori. Il crollo del ponte Morandi e gli eccezionali eventi atmosferici di fine Ottobre, che hanno colpito seriamente le coste liguri e in particolare quelle savonesi, hanno avuto ripercussioni sulla città di Genova e sull'economia dell'intero sistema portuale, destinate a produrre effetti anche nel medio termine. L'esercizio 2018 degli scali dell'Autorità di Sistema ha chiuso con 70 milioni di tonnellate, in crescita dell'1,7 per cento rispetto al 2017 a fronte di una crescita del 4,3 per cento nei primi 7 mesi dell'anno. Nonostante le conseguenze negative derivanti dal crollo del ponte Morandi, Genova ha registrato una sostanziale stabilità (+0,3 per cento) in termini di tonnellate complessive con una leggera flessione dello 0,5 per cento per la movimentazione dei container. I settori delle merci convenzionali e delle rinfuse sono stati condizionati anche dai danni causati dalla mareggiata che ha colpito i bacini di Savona e Vado: la crescita dei traffici (oltre 15 milioni di tonnellate complessive) è passata dal +9,5% di Luglio a +6,7% di fine anno; le rinfuse solide (oltre 3,4 milioni di tonnellate) hanno rallentato da +15,3% a +12%, quelle liquide (22,2 milioni di tonnellate complessive) da +3,1% a +1,6%. La situazione è differenziata per quanto riguarda i passeggeri: quelli in arrivo su navi da crociera, si sono attestati in poco meno di 1,9 milioni complessivi (+4,5), confermando così i Ports of Genoa come secondo polo crocieristico italiano e terzo mediterraneo, dopo Barcellona e Civitavecchia. Con un incremento del 9,3%, il porto genovese ha superato il milione di passeggeri (1.011.398), grazie all'aumento delle toccate nave (229 totali, 17 in più rispetto al 2017) e al consistente sviluppo (+16%.) dei passeggeri in transito. Al terminal crociere di Savona sono transitati 848.487 passeggeri, dato in leggero calo (-0,7%) dovuto alla necessaria riprogrammazione degli scali, in vista dell'imminente avvio dei lavori di rafforzamento della banchina dedicata. Se le crociere non hanno per il momento risentito degli effetti negativi degli eventi calamitosi, diversa è la situazione del settore traghetti, che hanno fatto registrare un calo dello 0,5% a livello complessivo, per 2.432.666 passeggeri totali. In questo caso il porto di Genova ha tenuto (+0,1%), confermandosi oltre i due milioni di passeggeri, mentre il porto di Savona Vado ha visto un leggero calo (-3,8%, per 352.219 pax), legato alla temporanea sospensione di alcuni servizi a seguito degli ingenti danni della mareggiata del 29 Ottobre scorso, evento calamitoso che non ha eguali negli ultimi cent'anni. L'andamento delle tasse portuali riscosse dall'AdSp e gli avviamenti al lavoro dell'impresa autorizzata ex art.17 nel porto di Genova confermano l'andamento a doppia velocità dell'anno trascorso. Infatti, nel 2018 sono state accertate maggiori entrate per 1,5 milioni di euro rispetto al 2017, pari ad un incremento del +2,8%, in rallentamento rispetto al +9% registrato nei primi sette mesi. Considerando invece gli avviamenti al lavoro della Culmv presso i terminal, nei primi sette mesi dell'anno i valori erano rimasti sostanzialmente invariati (129.899, +0.6% rispetto allo stesso periodo del 2017), mentre fra Agosto e Dicembre le giornate lavorate sono diminuite del 4,7% (88.747 vs. 93.172). Complessivamente nell'arco dell'anno si sono registrate 3663 giornate in meno rispetto al 2017. La mancata crescita del porto registrata nel 2018 si discosta dai nostri obiettivi di sviluppo commenta il presidente Paolo Signorini. Nel futuro immediato le attività portuali potranno risentire ancora degli effetti degli eventi del 2018, con una prospettiva di sostanziale stabilità dei traffici -prosegue -ma stiamo lavorando intensamente insieme a Regione, Comune e Governo per mettere in atto le misure adottate dal Parlamento a valle del crollo del Morandi e nella Legge di stabilità per il 2019 in modo da tornare rapidamente su un percorso di crescita, in linea con le potenzialità e le legittime ambizioni del nostro sistema portuale.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. The main article title is 'Genova: nel 2018 il porto non cresce' with a sub-headline 'Ad influire negativamente il crollo del ponte e le calamità naturali'. The author is listed as 'Giulia Sarti'. There is a 'PORTI' category tag. Below the title is a large image of the port of Genoa. To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI VIDEO' with small thumbnail images and titles of related articles.

Con un incremento del 9,3%, il porto genovese ha superato il milione di passeggeri (1.011.398), grazie all'aumento delle toccate nave (229 totali, 17 in più rispetto al 2017) e al consistente sviluppo (+16%.) dei passeggeri in transito. Al terminal crociere di Savona sono transitati 848.487 passeggeri, dato in leggero calo (-0,7%) dovuto alla necessaria riprogrammazione degli scali, in vista dell'imminente avvio dei lavori di rafforzamento della banchina dedicata. Se le crociere non hanno per il momento risentito degli effetti negativi degli eventi calamitosi, diversa è la situazione del settore traghetti, che hanno fatto registrare un calo dello 0,5% a livello complessivo, per 2.432.666 passeggeri totali. In questo caso il porto di Genova ha tenuto (+0,1%), confermandosi oltre i due milioni di passeggeri, mentre il porto di Savona Vado ha visto un leggero calo (-3,8%, per 352.219 pax), legato alla temporanea sospensione di alcuni servizi a seguito degli ingenti danni della mareggiata del 29 Ottobre scorso, evento calamitoso che non ha eguali negli ultimi cent'anni. L'andamento delle tasse portuali riscosse dall'AdSp e gli avviamenti al lavoro dell'impresa autorizzata ex art.17 nel porto di Genova confermano l'andamento a doppia velocità dell'anno trascorso. Infatti, nel 2018 sono state accertate maggiori entrate per 1,5 milioni di euro rispetto al 2017, pari ad un incremento del +2,8%, in rallentamento rispetto al +9% registrato nei primi sette mesi. Considerando invece gli avviamenti al lavoro della Culmv presso i terminal, nei primi sette mesi dell'anno i valori erano rimasti sostanzialmente invariati (129.899, +0.6% rispetto allo stesso periodo del 2017), mentre fra Agosto e Dicembre le giornate lavorate sono diminuite del 4,7% (88.747 vs. 93.172). Complessivamente nell'arco dell'anno si sono registrate 3663 giornate in meno rispetto al 2017. La mancata crescita del porto registrata nel 2018 si discosta dai nostri obiettivi di sviluppo commenta il presidente Paolo Signorini. Nel futuro immediato le attività portuali potranno risentire ancora degli effetti degli eventi del 2018, con una prospettiva di sostanziale stabilità dei traffici -prosegue -ma stiamo lavorando intensamente insieme a Regione, Comune e Governo per mettere in atto le misure adottate dal Parlamento a valle del crollo del Morandi e nella Legge di stabilità per il 2019 in modo da tornare rapidamente su un percorso di crescita, in linea con le potenzialità e le legittime ambizioni del nostro sistema portuale.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

I porti di Genova e Savona si presentano al pubblico di Fruit Logistica

di Giorgio Carozzi

Berlino - Si è aperta oggi a Berlino l'edizione 2019 di Fruit Logistica, tradizionale vetrina mondiale della filiera ortofrutticola, dalla produzione alla distribuzione, che raccoglie più di 3.200 espositori provenienti da 90 Paesi e attende oltre 78.000 visitatori. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è presente con gli operatori della Port Community (Reefer Terminal, Apm Terminals, Vte, Sech) e con il Cisco (Centro Italiano Studi Containers), per promuovere l'offerta di servizi dedicati ai prodotti freschi, oggetto di consistenti investimenti per aumentare capacità e qualità. Anche in un anno non brillante per il commercio estero del settore ortofrutticolo italiano (esportazioni in calo del 12%, importazioni sostanzialmente stabili), i traffici specializzati attraverso i Ports of Genoa hanno continuato a crescere: oltre 105.000 container refrigerati movimentati dai terminal genovesi (+15%) e 470.000 tonnellate di frutta in pallet dal Reefer Terminal di Vado Ligure, che si conferma ai vertici nel Mediterraneo. Con questi numeri i Ports of Genoa si confermano il principale punto di transito per le importazioni italiane (frutta tropicale e in controstagione) e per l'export della pregiata produzione nazionale verso mercati emergenti come Medio Oriente e Cina.



Dal summit di Ravenna delle AdSP: difendersi da una UE troppo nordica

RAVENNA Venerdì scorso nell'auditorium della Camera di Commercio ravennate si è inaugurato il master universitario (1° livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica organizzato dal dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna Campus di Ravenna. L'evento promosso in collaborazione con l'AdSP del mar Adriatico settentrionale, con il patrocinio di Assoport e Confetra e quello del MIT, ha riunito in una tavola rotonda grande parte dei presidenti delle Autorità di sistema portuale italiane per discutere nell'occasione sui temi scottanti della portualità. Il Master diretto dalla professoressa Greta Tellarini completerà un percorso di studi di laurea triennale in Giurista d'impresa e delle amministrazioni pubbliche. È una giornata unica ha detto il presidente dell'AdSP Daniele Rossi per la portualità ravennate ma non solo, perché andiamo oltre i confini regionali, con la testimonianza della partecipazione dei colleghi presidenti che credono in questa iniziativa. Il Master è un unicum in Italia e servirà per formare la nuova generazione dei professionisti dei trasporti e della logistica di cui questo mondo, che si sta muovendo con grande velocità, ha estremo bisogno. Nonostante la crisi dell'edilizia e quella dell'offshore la nostra attività portuale continua ad andare bene permettendo alla comunità di non vivere la crisi. Cultura e formazione saranno i migliori strumenti per far fronte al grande progetto portuale di Ravenna che sarà un volano per almeno altri 300 milioni di euro di investimenti. A margine, prima dello svolgimento della tavola rotonda con tema Porti: tra pubblico e privato, il presidente Rossi ci ha chiarito che non è in discussione la natura pubblica dei porti, ma che nell'articolazione di questa natura pubblica esistono diverse sfumature; la sua idea è per una revisione ragionevole di aspetti previsti dalla legge 84; ma ancora di più per una indispensabile riforma del codice degli appalti e della normativa ambientale, perché è lì che individua i nodi cruciali capaci di frenare lo sviluppo non solo delle attività portuali ma dell'intero Paese. Le Autorità portuali con la loro capacità finanziaria hanno la possibilità di fare grandi interventi infrastrutturali ha detto ma occorre aggiornare le normative su appalti e ambiente per metterle in linea con un mondo del lavoro che cambia repentinamente. Riguardo a quanto affermato dal viceministro Rixi il giorno prima a Milano alla Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry sull'inopportunità di bloccare il codice degli appalti per evitare ritardi di oltre un anno sulle operazioni il presidente Rossi, pur condividendone le perplessità, ritiene che sia un lavoro che i tecnici debbano comunque iniziare: Non bloccare, ma revisionare il Codice degli Appalti è importante per lo sviluppo di tutto il Paese. Il presidente si è poi espresso anche sul ruolo di Assoport: Non c'è dubbio che Assoport abbia un ruolo importante nel sistema e che noi Autorità dobbiamo dare ad Assoport una nuova vita ed un nuovo vigore. Rossi ha poi partecipato alla tavola rotonda con gli altri vertici: Antonino De Simone (Commissario Straordinario dell'A.P. di Messin) Massimo Deiana (AdSP Sardegna), Rodolfo Giampieri (AdSP Adriatico Centrale), Francesco Messineo (Segretario Generale AdSP Tirreno Centrale), Pino Musolino (AdSP Adriatico Settentrionale), Carla Roncallo (AdSP Ligure Orientale), Paolo Signorini (AdSP Ligure Occidentale). Dalla tavola rotonda è emersa innanzi tutto la voglia di operare uniti ed anche se gli approcci individuali sulle questioni di attualità discusse non sempre hanno coinciso, il dibattito è servito a chiarire e cercare posizioni comuni. I temi discussi: privatizzazione possibile, procedura di infrazione aperta da Bruxelles sulla presunta distorsione della concorrenza attuata dai porti italiani e spagnoli, opportunità dell'analisi dei costi e dei benefici, efficacia degli strumenti previsti dalla riforma Delrio. Sulla privatizzazione: da parte del primo porto italiano (Signorini), a seconda della grandezza dei porti le valutazioni possono essere diverse; per i porti medio-grandi la proposta è una forma di SPA pubblica con statuto speciale per evitare gli attuali ingessamenti in ogni campo. Si è anche osservato che in questo momento storico con la procedura di infrazione UE in atto, altre siano le priorità da affrontare quali ad esempio lavorare sul Codice degli appalti e sulla normativa dei dragaggi (Roncallo). Anche Musolino ha indicato come prioritario l'impegno a risolvere i tanti colli di bottiglia per efficientare i porti. Da Messineo si è sottolineato che ciò che interessa all'UE è solo il pagamento delle tasse sull'attività economica, che non ci viene chiesta alcuna trasformazione e che il tutto, appare probabile, sia un disegno del Northern Range per cercare di

The screenshot shows the homepage of 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main article is titled 'Dal summit di Ravenna delle AdSP: difendersi da una UE troppo "nordica"' and is dated 6 febbraio 2019. Below the title is a small image of a group of people at a summit. The article text is partially visible, starting with 'RAVENNA - Venerdì scorso nell'auditorium della Camera di Commercio ravennate si è inaugurato il master universitario (1° livello) in Diritto marittimo, portuale e della logistica organizzato dal dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Bologna - Campus di Ravenna. L'evento promosso in collaborazione con l'AdSP del mar Adriatico settentrionale, con il patrocinio di Assoport e Confetra e quello del MIT, ha riunito in una tavola rotonda grande parte dei presidenti delle Autorità di sistema portuale italiane per discutere nell'occasione sui temi scottanti della portualità.' The page also features a sidebar with various news items and a search bar at the top.

bloccare l'attuale fase di sviluppo dei porti mediterranei. Anche secondo Deiana la procedura di infrazione ha questa natura e la sua proposta è di resistere, documentando le motivazioni, rischiando la procedura ma per sostenere un processo nel quale difendersi. Motivazioni che, soprattutto, non possono prescindere dall'ovvia osservazione che la condizione dei paesi europei che affacciano sul Mediterraneo è aggravata dal doversi confrontare con quelli africani, pesantemente sostenuti dai loro stati e senza lacci e laccioli. Da parte di Giampieri la considerazione che il Mediterraneo rappresenta il 20% dei traffici di tutto il mondo ed in questa fase di trasformazione e di grandi opportunità si devono avere risposte veloci; semplificare è dunque la parola d'ordine, per le imprese e di conseguenza per le AdSP; inoltre: le infrastrutture devono essere orientate al mercato di riferimento. Occorre tenere dritta la barra sulla capacità dello Stato italiano di regolare il mercato o il Paese dovrà subire l'oligopolio pro domo loro di quei gruppi che sono intervenuti pesantemente sulle sue aree portuali. Si richiede attenzione alla strategia dei porti e ai competitor africani, che non devono rispondere a nessuno. Decidere il nostro percorso è necessario per farci valere nello scenario internazionale ha detto De Simone citando il rapporto Eurispes che ci identifica come il paese del Ni -; come pure superare i ritardi assurdi tipo quello che interessa la sedicesima autorità di sistema italiana (dello Stretto), finalmente costituita a metà dicembre scorso ma non ancora operativa. Da parte di Rossi l'osservazione che il Paese ha bisogno di infrastrutturare, per sua maggiore sicurezza, ma anche per creare lavoro e ricchezza, e deve farlo con l'attenzione alla massima qualità. Tornando alla difficoltà di creare un vero Sistema Europa il professor Stefano Zunarelli, ordinario di Diritto della navigazione dell'Università di Bologna, incaricato di portare le conclusioni al dibattito, ha detto che dall'ultima lettera della Commissione Europea, come anche da altri suoi precedenti atteggiamenti, si capisce come questa sia impegnata a complicare la vita ai porti del Sud Europa studiando scientemente come poter ritardare i lavori non appena si affaccino progetti importanti. Sulla necessità di semplificazione Zunarelli ha ricordato l'iniziativa di Confetra, promossa anche dal CNEL ed alla quale partecipa, che ha l'obiettivo di produrre un articolato da proporre come testo normativo volto ad agevolare i traffici delle merci nel mercato internazionale fortemente competitivo, cui occorre dare risposte immediate ed adeguate. Cinzia Garofoli

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

l' intervento del coordinatore di rcl' intervento del coordinatore di rc

«Porto, bene i traffici ma l' occupazione quanto aumenterà?»

CARRARA. Piero Marchini, coordinatore comunale di Rifondazione comunista, in una nota osserva e si chiede: «Al **porto** aumentano i traffici, ma l' occupazione?».

E scrive, in particolare: «Secondo i dati dell' Autorità di Sistema Portuale, il **Porto** di Marina di Carrara nel 2018 ha incrementato il traffico commerciale del 9,5% rispetto al 2017 con 2.496.000 tonnellate movimentate sulle banchine e quello Crocieristico con 23.534 passeggeri, il 32% in più di transiti rispetto al 2017. Dati più che buoni, che preludono un rilancio dopo la crisi che ha colpito le "Autostrade del mare"».

«I posti di lavoro ci risultano però che non abbiano avuto un aumento proporzionato e sono gli stessi, se non in calo, rispetto all' anno passato. Nell' attività portuale non esistono ad oggi innovazioni tecnologiche che permettano di superare quelle attuali e quindi di incrementare la produzione, un aumento della stessa è perciò imputabile ad uno sfruttamento della manodopera attuale con aumento dell' orario di lavoro e tutto quello che né consegue al riguardo della sicurezza stessa dei lavoratori».

A detta di Piero Marchini, «Quindi, ben vengano gli aumenti di tonnellaggio, ma non dobbiamo dimenticare che le banchine del **Porto** di Marina di Carrara sono spazi pubblici e che l' occupazione è vitale in una città che per posti di lavoro vanta un triste primato negativo: sotto la Compagnia Lavoratori Portuali, a circa 3.000.000 di tonnellate movimentate corrispondevano oltre 380 lavoratori, oggi purtroppo i lavoratori occupati si contano quasi sulle dita due mani mentre gli industriali diventano sempre più ricchi. Si invitano le Autorità competenti a fare in modo che i livelli occupazionali diventi no un criterio determinante e fondamentale per l' assegnazione degli spazi pubblici», conclude la sua nota il coordinatore comunale di Prc.

-R.C.
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The collage contains three main elements: 1) A newspaper article snippet with the headline 'Gli scatti di Cristina Dogliani in una mostra d'autore a Parigi' and a sub-headline 'Mila voli e sfaccettature vive attraverso l'obiettivo della fotografia carrarese'. 2) A portrait of a woman with glasses, identified as 'L'Autografo Cristina Dogliani'. 3) A car advertisement for a 'NUOVA MINI 3 E 3 PORTE BAKER STREET EDITION' with a price of 'TUTTO DI SERIE DA 17600 €* CON ECOBONUS MINI SI SIAMO SERI'.

Il Nautilus

Livorno

Porto di Livorno: approvato il Piano operativo sicurezza 2019

LIVORNO Approvato il Piano operativo delle attività relative alla sicurezza nel porto di Livorno. Per l'occasione, nella sede della presidenza della Giunta regionale a Firenze, si è riunita la cabina di regia prevista dal Protocollo per la promozione della sicurezza del lavoro nel porto di Livorno, firmato lo scorso ottobre, presieduta dal governatore Enrico Rossi e composta da Direzione marittima di Livorno, Autorità portuale del Mar Tirreno, Ispettorato interregionale del lavoro, Inail Toscana, vigili del fuoco, i Comuni di Livorno e Collesalveti, Arpat e Asl Toscana Nord ovest. Tra i punti principali del piano operativo che verrà presentato a Livorno nelle prossime settimane in un incontro pubblico un aumento significativo del numero dei controlli, che in molti casi raddoppieranno, sulle aziende che operano nel porto ma anche di quelle dell'indotto e di quelle che si occupano della cantieristica navale, e un'intensificazione delle attività di condivisione delle informazioni tra tutti i soggetti sottoscrittori del protocollo. Il piano ha spiegato il presidente della Toscana Enrico Rossi contiene attività come interventi immediati, bando di investimenti rivolto alle imprese, formazione sulla sicurezza fino ai vertici aziendali, comunicazione e sensibilizzazione che dovranno essere monitorati periodicamente e successivamente condivisi con la cittadinanza. Per Rossi poi la modalità di condivisione di criticità ma anche di punti di forza sul tema della sicurezza nel porto di Livorno conferisce un ruolo importante a questa cabina di regia, una modalità unica di collaborazione tra tanti settori statali, tutti impegnati su un aspetto che merita attenzione e assunzione di responsabilità a vari livelli. Il presidente infine ha annunciato, come già indicato al momento della firma del protocollo, la realizzazione della campagna di informazione e comunicazione e la prossima emanazione di un bando per l'accesso delle imprese a investimenti sulla sicurezza.



Il Tirreno

Livorno

Porto: verso l'assemblea

Matteoli ai soci: «Vendere agli svizzeri» Ecco la strategia per completare il porto

Lettera dell'ad che propone, in alternativa, un aumento di capitale da 3,8 a 31 milioni. «Spa in liquidazione? Voci ingannevoli»

Andrea RocchiCECINA. Un "solidissimo gruppo internazionale" che fa capo ad una famiglia di imprenditori svizzeri. Giuliano Matteoli, amministratore delegato della **Porto** di Cecina spa, non ha dubbi: il completamento dell'opera è legato indissolubilmente al perfezionamento della cessione di rami d'azienda. Una condizione necessaria per completare le opere a mare. Lo mette nero su bianco in una lettera inviata a tutti i soci della **Porto** in vista dell'assemblea di domenica che, più che altre volte, sarà cruciale per il destino della nautica cecinese.

Dice che "i dettagli dell'operazione sono coperti da patto di riservatezza che potrà essere sciolto solo in sede assembleare". Aggiunge solo che gli svizzeri in questione "controllano, immobili, società e assets di varia natura in molte parti del mondo".

La società, acquistando la costruzione e gestione del **porto**, più asset artigianali, si accollerà i debiti della **Porto**, compresi quelli con le banche. Subentrerà nel preliminare del "comparto Est" accollandosi il debito residuo con gli attuali proprietari. Il tutto - riferisce Matteoli - garantito da una fidejussione con noto istituto di credito (che sarà comunicato in assemblea). L'impegno di chi subentra, oltre a completare le opere a mare, è legato alle urbanizzazioni (argini e ponte), nei "tempi previsti dalla convenzione". Si stabilisce una tutela degli interessi del socio azionista sulle tariffe di erogazione dei servizi portuali, l'utilizzo di un'area "fai da te" e delle sedi dei settori sportivi (Circolo nautico foce Cecina) e sede sociale. L'accollo dei debiti avrà come risultato la cancellazione dell'ipoteca che grava sui posti barca da rogitare per cui, completata l'operazione, "potremo finalmente concludere, con grande reciproca soddisfazione, tutti i contratti rimasti temporaneamente sospesi", spiega l'ad.

L'altra questione in esame (alternativa alla vendita) è l'aumento di capitale da 3.882.647,16 a 31.061.177,28 euro mediante emissione di azioni ordinarie del valore nominale di euro 5,16, da offrire in opzione agli azionisti in proporzione al numero di azioni detenute, da eseguirsi entro 30 aprile 2019.

Basterà questo piano a convincere l'assemblea e a placare una parte di soci che da tempo contesta la linea e la strategia dell'attuale cda? E che - a quanto pare - esprime dubbi anche su questa "exit strategy"?

Dopo il preliminare firmato con la società Peverell holdings Limited con il quale **Porto** di Cecina Spa si è impegnata a cedere i diritti di proprietà su alcune aree a terra per 14,5 milioni di euro da corrispondersi mediante la realizzazione delle opere di urbanizzazione oltre ad altre opere portuali, si dovevano verificare alcune condizioni, rammenta Matteoli. Che le elenca: ottenimento della concessione demaniale-forestale sull'area ex Villaggio Francese; approvazione della variante edilizia ed ottenimento della licenza a costruire; garanzie sul completamento delle opere portuali (rilasciata una fidejussione di 1 milione emessa dalla svizzera UBS ed è in possesso della **Porto**). L'ultima condizione era la "proposta d'acquisto di rami d'azienda per l'attività di costruzione e gestione del **porto** e dei rami collegati" che Matteoli sottoporrà domenica al vaglio dei soci. Proposta che è frutto di una trattativa intavolata dal cda col gruppo internazionale. Matteoli respinge le voci "ingannevoli" - messe in giro da "personaggi ambigui" - secondo cui l'operazione sarebbe la premessa della messa in liquidazione della società.

Niente di più infondato. **Porto** di Cecina spa - e i suoi azionisti - rimarranno proprietari di posti barca. Niente perdita delle azioni, niente perdita dei compromessi (che saranno tutti, a breve, contrattualizzati), nessuna perdita del capitale sociale e di sovranità della SpA da parte degli azionisti.



Al via la demolizione anche della gru della 78

LIVORNO Partiranno a breve, rende noto l'Autorità di sistema di Stefano Corsini, i lavori di demolizione della gru pericolante che oggi si trova sulla banchina 78, accosto pubblico che assieme alla 76 fa parte del comparto delle riparazioni navali, per il quale è in corso la gara di assegnazione del compendio dei bacini di carenaggio (quello galleggiante e quello in muratura). La gru, una Ansaldo da 20 tonnellate di portata che si muoveva su rotaie fisse, è stata immatricolata nel 1985 ed è pericolante al punto tale che la banchina sulla quale si appoggia è stata da tempo interdetta all'uso. I lavori di demolizione, affidati alla ditta Metal Trading di Gavardo (Brescia), verranno ultimati in circa 20 giorni; i cantieri verranno allestiti a cominciare da domani 7 febbraio. Con la rimozione del manufatto sarà quindi possibile restituire la 78 ai suoi usi pianificati, ovvero alle attività di riparazione e supporto del bacino galleggiante. Si tratterà del secondo importante risultato dopo la demolizione di un'altra gru gemella sulla 76, accosto anch'esso pubblico che si trova sul lato a terra del bacinone e che da qualche settimana è ritornato alla piena operatività. Oggi e è già al servizio di due operatori che la utilizzano per le attività di allestimento e riparazione.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a navigation menu (HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI) and a search bar. The main article is titled 'Al via la demolizione anche della gru della 78' and is dated 6 febbraio 2019. It includes a sub-headline 'Al via la demolizione anche della gru della 78' and a small image of a crane. The text of the article is identical to the one on the left. Below the article, there are social media sharing options (Facebook, Twitter, Google+, Print) and a 'Lascia un commento' section. On the right side, there is a vertical sidebar with various advertisements and logos, including 'FEDESPEDE', 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'CONSORZIO LOGIBES', 'SPECIAL PORT FOR SPECIAL PRODUCTS', 'ASSIMAR s.p.a.', 'TDT', 'Toremor', 'NAPLES 15-16 May 2019', and 'SST'.

Espo Europe quest'anno a Livorno

LIVORNO Fervono i preparativi per Espo 2019, la conferenza annuale dell'Organizzazione dei Porti Europei che quest'anno si terrà a Livorno tra il 23 e il 24 maggio. In vista dell'evento che richiamerà nella città dei Quattro Mori rappresentanti delle istituzioni ed esperti di settore provenienti da tutta Europa si è svolto a Palazzo Rosciano un nuovo incontro tra i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale e quelli di Espo. Nel quartier generale della Port Authority, i convenuti hanno definito gli ultimi dettagli organizzativi. Intanto, attraverso un twitter, la Sea Ports Organisation ha reso noto che il titolo dell'evento sarà: Europe's ports in a new world.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a navigation bar including 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', and 'I QUADERNI'. The main article is titled 'Espo Europe quest'anno a Livorno' and is dated 27 febbraio 2019. It features a social media sharing bar for Facebook, Twitter, Google+, and LinkedIn. The article text states: 'LIVORNO - Fervono i preparativi per Espo 2019, la conferenza annuale dell'Organizzazione dei Porti Europei che quest'anno si terrà a Livorno tra il 23 e il 24 maggio. In vista dell'evento - che richiamerà nella città dei Quattro Mori rappresentanti delle istituzioni ed esperti di settore provenienti da tutta Europa - si è svolto a Palazzo Rosciano un nuovo incontro tra i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale e quelli di Espo.' Below the text is a form to download the article as a PDF. A sidebar on the right contains various advertisements and logos, including FEDESPEDE, LE NAVI, CONSORZIO LOGIB3, FERCAM, ASSIMAR, TDT, and others. At the bottom of the article, there are three related links: 'Sopraluoghi a Livorno della segreteria di Espo', 'Porti europei in un'unica piattaforma dati', and 'Dicasse le linee guida di Espo sul Libro Bianco trasporti UE'.

Porto 2000, timori per i lavoratori

Silenzio delle autorità, parla la Rsu: «Troppi ritardi nella gara»

PORTO 2000 e gara di privatizzazione: per dirla alla Galileo Galilei, eppur 'non' si muove. Nel silenzio generale delle fonti ufficiali arriva una dura presa di posizione del sindacato interno con una nota firmata da Rsa Uiltucs di Fabio Bicchierini. Nota riservata, ma nemmeno tanto, visto che si rivolge alle istituzioni, a partire dal 'tavolo' aperto dal presidente della Regione Enrico Rossi sulle criticità del porto labronico.

«Su questo tavolo - scrive Bicchierini - vorremmo portare anche la vicenda dei lavoratori della Porto 2000, azienda dove è in atto una transizione che si protrae per un tempo eccessivo, durante il quale si sono acuiti molti elementi di incertezza per i lavoratori».

IL SINDACATO, nella nota, sostiene di non riferirsi agli esiti della privatizzazione («che per noi comunque - si sostiene - rimane un errore madornale») quanto ai ritardi sul progetto di sviluppo del nuovo porto passeggeri. «Dov' è finito a questo proposito il Pot - si legge ancora nella nota - vvero la zonizzazione e l' affidamento delle banchine per i passeggeri?».

«Abbiamo letto che l' **Adsp** chiamerà a breve i vincitori del bando per definire il contratto: ma anche le motivazioni espresse pubblicamente da chi ha vinto e il contesto preoccupante di tutto». La Rsu chiede alle istituzioni di salvaguardare il ruolo che Porto 2000 «ha sempre esercitato nel settore passeggeri evitando interpretazioni normative, come recentemente abbiamo letto, che intacchano funzioni sempre collegate e riferite, ribadite pure nella gara».

Si affronta anche il tema dell' organico, che oggi è arrivato alla bella cifra di circa 120 addetti. «Nella speranza - scrive il documento - che sbloccando la situazione si dia il via sia alle sostituzioni di chi è già andato in pensione sia ai nuovi ingressi, visto che la stagionalità non esiste quasi più come dimostra la notevole turnazione dei servizi svolti con personale esterno».

Anche ieri - viene fatto notare - malgrado la bassa stagione era in porto una grande nave da crociera. Fin qui il documento. Tra i commenti raccolti c'è anche la preoccupazione per il rinnovo del contratto di lavoro. Sembra che l' **AdSP** - titolare ad oggi della proprietà insieme alla CdC - avesse promesso il rinnovo dell' integrativo per un anno mentre dai vertici della Porto 2000 si è rilanciato con una proposta di soli 6 mesi. Proposta che sarebbe già stata respinta da buona parte dei dipendenti e dalla stessa Rsu.

Antonio Fulvi.

The collage consists of two distinct parts. The upper part is a newspaper clipping from 'IL TELEGRAFO' dated 7 February 2019. The main headline reads 'Porto 2000, timori per i lavoratori' with a sub-headline 'Silenzio delle autorità, parla la Rsu: «Troppi ritardi nella gara»'. The article text is partially visible, discussing the privatization process and the concerns of the Rsa Uiltucs. The lower part is an advertisement for 'DENTAL CLINIQUE' in Livorno. The ad features a woman's face and text including 'Denti fissi senza compromessi', 'OLTRE 20.000 PAZIENTI TRATTATI', and the website 'www.dentalclinique.net'.

Trasporto eccezionale della Italunion di Livorno

Saranno imbarcati su nave Hapag due forni da 36 tonnellate ciascuno, destinazione Cile

Veziro Benetti

LIVORNO Trasporto eccezionale per la Italunion di Livorno. Italiano Cristiani amministratore delegato della società e i suoi collaboratori hanno effettuato un servizio di spessore, professionalmente perfetto nel settore del project cargo. Il trasporto-imbarco con destinazione Cile si identifica nella spedizione di due forni adattati al riciclo della gomma per la fabbricazione di pneumatici. Ogni forno di dimensioni eccezionali ha un peso di 36 tonnellate, un diametro di 5,50 metri e una altezza di 4,55 metri che sale a 4,95 rizzato su un contenitore da 40 piedi flat rack. I due forni sono stati acquisiti da Italunion, dopo sei mesi di sosta forzata per mancanza di soluzioni adeguate alla realizzazione del trasporto. Sono rimasti posizionati nel deposito dell'esportatore per le dimensioni fuori sagoma, per il peso, per la difficoltà di trovare l'imbarco con un vettore interessato e, per ultimo, la ricerca di un autotrasportatore del Nord Italia disposto ad assumersi la difficoltà del trasporto su strada. Abbiamo comunque risolto una serie di problemi -ha detto Italiano Cristiani- battendo la concorrenza. Potevamo imbarcare da Trieste o da Venezia, ma il nostro scalo privilegiato è Livorno e le soluzioni cercate sono state premiate dal Consigee cileno-canadese. L'impegno messo in atto nella ricerca della soluzione per la tratta nazionale da Rovigo a Livorno con camion autorizzato al trasporto eccezionale e scorta adeguata durante tutto il viaggio notturno, durato quattro giorni, è stato difficoltoso specialmente nel passaggio da Genova, transitato in centro città a causa del crollo del ponte Morandi. L'imbarco -informa Cristiani- sarà effettuato su una unità Hapag Lloyd il prossimo 19 Febbraio. Doverosi i ringraziamenti al personale del terminal darsena Toscana, ma quello che più ci soddisfa è l'assegnazione di continuità d'imbarchi convenuti con il cliente che ha scelto Italunion in esclusiva per tutti gli ordini che verranno imbarcati via Livorno.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. The main article title is 'Trasporto eccezionale della Italunion di Livorno'. Below the title, it states 'Saranno imbarcati su nave Hapag due forni da 36 tonnellate ciascuno, destinazione Cile'. The article is dated 'Pubblicato 9 ore fa il giorno 6 Febbraio 2019' and is by 'Veziro Benetti'. There is a large image of a large orange cylindrical furnace. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the image are social media sharing icons and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'ITALIANO CRISTIANI', 'ITALUNION', 'LIVORNO', and 'PROJECT CARGO'. There are also 'ULTIME POPOLARI VIDEO' listed on the right side of the page.

Concessione in darsena Toscana al Tco

La replica di Barbera (Ltt) al segretario AdSp Provinciali

Renato Roffi

LIVORNO Con il tono posato che lo caratterizza, Federico Barbera, amministratore unico del Livorno terminal toscano, ci ha trasmesso alcune righe sugli apprezzamenti fatti circolare dall'AdSp riguardo alla sentenza con cui la giustizia amministrativa ha respinto il ricorso con cui la Livorno terminal toscano (Ltt) si era opposto al rilascio della concessione in radice della darsena Toscana al Terminal calata Orlando (Tco) con cui era in concorrenza. In sostanza, fra le molte altre e non secondarie considerazioni, Barbera si sofferma acutamente sul tentativo (quanto destro non sta a noi giudicare) dell'Authority di presentare il verosimile tanto abilmente da farlo sembrare vero. Un'emulazione mal riuscita e, magari, involontaria dei due antichi campioni della sofistica, Protagora e Gorgia? Leggendo bene la nota di Barbera potrebbe sembrare di sì. Ecco il testo. L'ufficio legale dell'AdSp, anch'esso retto ad interim dal segretario generale Massimo Provinciali che credevamo in ben altre faccende affaccendato, nella sua nota cerca di dare risposte verosimilmente credibili, estrapolando a proprio uso e vantaggio frasi della sentenza del Tar che ci riguarda e roboanti riferimenti a dettami di legge malamente applicati. La sentenza a noi avversa si basa, sbagliando, praticamente sulla considerazione che l'organo giudicante fa sul merito del ricorso: il ricorrente (Ltt) non ha mostrato come una procedura diversa avrebbe potuto favorire la scelta a proprio vantaggio rispetto a Tco. In realtà le motivazioni erano ben chiare per gli addetti ai lavori ma, sicuramente, non compiutamente illustrate ai giudici.

Ribadiamo quindi, continua la nota di Barbera, che abbiamo rinunciato a ricorrere al Consiglio di Stato per nostra decisione e non per mancanza di argomenti a supporto delle nostre teorie. Stupisce poi la dichiarazione che Provinciali fa della non censura da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) e, tanto per essere chiari, usiamo le parole esatte dell'Antitrust, nel provvedimento AS1457, Bollettino N. 49 del 27 Dicembre 2017, negando così anche l'evidenza: Alla luce di tali precedenti, deve ritenersi che, in applicazione dei principi comunitari e costituzionali di parità di trattamento, non discriminazione, imparzialità, proporzionalità e trasparenza, in tutte le ipotesi di concorso di domande di concessione indipendentemente dalla circostanza per cui il provvedimento di rilascio abbia avuto inizio ad istanza di parte o d'ufficio sia auspicabile che la selezione fra i candidati potenziali, ai sensi dell'art. 37 del Codice della navigazione, venga preceduta dalla formulazione e pubblicazione dei criteri di valutazione delle offerte da parte dell'Autorità preposta'. E continua: l'Autorità (Antitrust) auspica che le osservazioni sopra svolte possano essere tenute in considerazione da parte dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, in relazione alla istruttoria in corso per la concessione dell'area demaniale marittima all'interno del porto di Livorno, denominata Sponda Est della darsena Toscana, e DA PARTE DI TUTTE LE ALTRE AUTORITA' DI SISTEMA, DESTINATARIE PER CONOSCENZA DEL PRESENTE PARERE'. Ma il Garante non si limita a questo ed aggiunge che: invita l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale a comunicare, entro un termine di 45 giorni dalla ricezione del presente parere, le determinazioni assunte con riguardo alle criticità concorrenziali evidenziate'. Chiaro quindi che Ltt si sia sentita e continui a sentirsi lesa nei propri diritti essendo stata sottoposta ad una procedura che ha portato all'assunzione di valutazioni giudicate inficcate o inquinate da criticità concorrenziali dal Garante per la concorrenza e la trasparenza. Il segretario generale, conclude Barbera, è molto attento alla verosimiglianza degli atti e ci sembra di essere alla ricerca di un pubblico riconoscimento della sua abilità in questo particolare cimento: non ci costa niente riconoscerne la bravura. Da questo però pretendere che si desuma che gli atti verosimili siano anche palesemente ed inderogabilmente trasparenti ed apprezzabili, ce ne corre. In verità l'arte di far prevalere il verosimile sul vero è assai antica e oggi finisce spesso per esprimersi in temerarie arrampicate sugli specchi, ma, nelle sue espressioni più illustri, ci riporta al Fedro di Platone, dove Tisia e Gorgia disputano sostenendo che il verosimile (specialmente se ben

The screenshot shows the top part of a news article on the Messaggero Marittimo website. The header includes the site logo, navigation links for 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOPORTUO', and a search icon. The main title is 'Concessione in darsena Toscana al Tco'. Below the title is a sub-headline: 'La replica di Barbera (Ltt) al segretario AdSp Provinciali'. The article is dated '6 febbraio 2019' and attributed to 'Renato Roffi'. A video player is embedded in the article, showing a man speaking. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the sign-up form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' videos, with thumbnails and titles for various news items.

presentato) è più pregevole del vero. L'arte fu ripresa anche dai frequentatori dell'accademia neoplatonica fiorentina, di Marsilio Ficino, ma solo come puro e nobile esercizio retorico, ben lontano dalle temerarie arrampicate sugli specchi che siamo ormai abituati ad ascoltare o a leggere.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Dalla privatizzazione di Toremar all' ingresso degli Albergatori in BN Un braccio di ferro pesante con, sul tavolo, il turismo dell' isola

Dopo 8 anni di accuse e attacchi il disgelo è un colpo a sorpresa

La storia Luca CentiniUna battaglia senza esclusioni di colpi andata avanti dal 2011, quando Onorato mise le mani sulla Toremar. Fino a ieri, il giorno dell' "accordo del disgelo". In mezzo una serie interminabili di accuse, dispetti dichiarazioni al vetriolo sui giornali e una tensione divenuta insostenibile quando gli Albergatori fecero la loro "dichiarazione di guerra" acquisendo il 10% delle quote della Blu Navy dell' armatore Luigi Negri, la compagnia concorrente della Balena Blu sulla tratta tra Piombino e l' isola d' Elba. Proviamo a mettere in fila alcune delle tappe chiave di un duello corpo a corpo che, finalmente, si è allentato con l' intesa di ieri.

Gennaio 2012Vincenzo Onorato firma in Regione il contratto di servizio che ratifica l' acquisto di Toremar. Nel canale di Piombino Moby e Toremar diventano di fatto un unico gigante dei collegamenti marittimi.

L' Antitrust, tuttavia, impone la cessione di parte degli slot per garantire la concorrenza del mercato. In questo contesto operano sia Bn di Navigazione, sia Corsica Ferries.

Dicembre 2012Dopo neanche un anno i toni si alzano. Blu Navy non riesce a restare in linea per tutto l' anno e a settembre, dopo l' estate, abbandona le banchine elbane.

L' associazione Albergatori corre in soccorso a fine dicembre: entra nella società con una quota inferiore al 10%. Una decisione che, di fatto, apre la guerra con le compagnie di Vincenzo Onorato.

Gennaio 2013La risposta di Onorato è fulminea e si chiama "Un ponte per l' Elba". Stesse tariffe tra Moby e Toremar, biglietterie uniche. Di fatto nasce la compagnia unica che assume una politica dei prezzi aggressiva. Ormai gli schieramenti sono chiari. Da una parte Moby-Toremar, dall' altra Blu Navy e gli Albergatori.

Agosto e marzo 2013Se d' inverno sale la tensione, d' estate volano gli stracci quando le banchine sono occupate sia da Moby-Toremar, sia da Blu Navy. Ad alzare i toni, in quel caso, è il presidente degli Albergatori Massimo De Ferrari, che dà dei «monopolisti» agli Onorato. I toni si alzano ancora di più a marzo, in seguito alla protesta di 107 proprietari di seconde case che accusano Toremar di scarsa trasparenza sui prezzi. Ottobre 2013Inizia la guerra degli slot che coinvolge l' **Autorità portuale**.

Blu Navy chiede slot in più d' estate per garantire la permanenza anche in inverno, ricevendo sempre indietro un secco no. La contesa si inasprisce con ricorsi al Tar e all' Agcm e va avanti fino ad oggi. Gli Albergatori si schierano con Bn.

Dicembre 2015 Torna in edicola il Corriere Elbano, mensile storico dell' isola che rinasce sotto l' egida di Toremar (Savelli è l' editore).

Gli Albergatori finiscono nel mirino del giornale, tanto da inasprire sempre di più i rapporti. Fino a ieri, quando la pace scoppia, all' improvviso.



Piombino ripara la E.R. London portacontainer di 280 metri

PIOMBINO Si conferma l'alternativa importante per le grandi riparazioni navali nel sistema del Tirreno settentrionale. Se a Livorno va a rilento la gara per i bacini, Piombino dimostra di avere le sue chances. È infatti approdata pochi giorni fa alla banchina Pecoraro per le necessarie attività di manutenzione la E.R. London, portacontainer di 279 metri di lunghezza e 40 di larghezza, affidata alla ZEABORN Ship Management di Amburgo. È la seconda grande nave a scegliere quel porto per riparazioni. Gli interventi di riparazione (alle guide dei contenitori e alle stive) verranno eseguiti dalla Jobson di La Spezia che su Piombino si appoggerà alla ditta Bertocci per il personale e le gru. La Jobson come noto concorre anche alla gara per i bacini di Livorno. Sia il gestore della nave che la Jobson sono rappresentati dall'agenzia marittima Freschi.



Partita chiave a Berlino per lo scarico delle banane

Cristina Gazzellini

PORTO È una partita importante quella che si gioca a Berlino per i traffici dell' ortofrutta nel porto di Civitavecchia. Ha infatti preso il via ieri l' edizione 2019 di Fruit Logistica, vetrina mondiale della filiera ortofrutticola, dalla produzione alla distribuzione, che raccoglie più di 3.200 espositori provenienti da 90 Paesi e attende oltre 78.000 visitatori. Sono volati in Germania per la quattro giorni di incontri anche i responsabili del Civitavecchia Fruit Forrest Terminal per cercare di chiudere un accordo duraturo con Chiquita e Maersk (che proprio alla fiera della logistica pianificano annualmente gli accosti nei vari scali) che fidelizzi il porto di Civitavecchia tra i principali hub italiani per la frutta esotica. Decisiva avrebbe dovuto essere in tal senso la presenza del numero uno di Molo Vespucci che però, come dicono con disappunto dal Cfft, non sarà presente. A rappresentarlo sarà il segretario generale dell' **Adsp**, Roberta Macii e c' è da scommettere che l' attenzione dei grossi gruppi che vorrebbero potenziare la loro presenza su Civitavecchia sarà tutta su di lei. Come richiesto infatti nei mesi scorsi dall' amministratore delegato del Cfft, Steven Clerckx, per scongiurare la perdita di un traffico così vitale come quello delle banane, serve un adeguamento tecnico funzionale che trasformi la banchina pubblica 24 in un terminal multipurpose dove potranno attraccare indistintamente merci in pallet o container. «Non sappiamo ad oggi commenta il vice presidente del Cfft, Sergio Serpente (nella foto) se questo passaggio sia stato fatto o meno dall' Authority o se la segretaria avrà il potere o il mandato dal presidente per assumere impegni duraturi con gli armatori. Certo che senza la certezza dell' accosto, oggi garantito solo da una ordinanza temporanea in attesa del Tar, il rischio che Maersk e Chiquita stringano accordi con altri scali, è concreto e preoccupante». A conferma ci sarebbero gli investimenti fatti di recente dal porto di Livorno che si è dotato di nuovi magazzini refrigerati per accogliere le banane Chiquita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto di Civitavecchia e CAR di Roma insieme per i vantaggi e i benefici

GUIDONIA Fabio Massimo Pallottini, direttore generale del CAR e Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si sono incontrati per dar seguito ai contenuti del protocollo d'intesa siglato nel 2018 e condividere le strategie per lo sviluppo dei traffici dell'AdSP e della società consortile romana. Da oggi parte un piano di azione per incrementare l'utilizzo del Porto di Civitavecchia per il trasporto delle merci in importazione ed esportazione che hanno come punto di partenza e/o destinazione il CAR, afferma di Majo. Nonostante il traffico di merci che dal porto di Civitavecchia arriva al CAR sia aumentato, ancora una parte importante di tale traffico ne rimane fuori. Civitavecchia ha tutte le caratteristiche per diventare, ancor di più, il gateway dell'import/export intercettando, in particolar modo, le merci provenienti e dirette in Spagna e in nord Africa, continua il Presidente dell'AdSP. E il CAR si è reso disponibile a condividere queste strategie al fine di mettere in atto una politica di incentivazione per promuovere l'economia della Regione Lazio e, allo stesso tempo, soddisfare gli obiettivi di contenimento dell'impatto ambientale nei trasporti, dichiara di Majo. Infatti intercettare, utilizzando il porto di Civitavecchia e, quindi, il trasporto marittimo, le merci in entrata e in uscita dal CAR porterebbe un risparmio sia in termini di tempo sia in termini di abbassamento dei livelli di inquinamento atmosferico. L'AdSP ha, così, puntato sulle autostrade del mare per gli indubitabili vantaggi che comportano in termini di riduzione delle emissioni nocive e per la sicurezza di persone e merci. È necessario far conoscere agli operatori italiani e stranieri l'offerta di logistica integrata di cui dispone il porto di Civitavecchia; offerta che potrebbe essere ulteriormente messa a servizio per lo stoccaggio delle merci e per l'approvvigionamento delle navi da crociera, sottolinea il numero uno di Molo Vespucci. Il direttore generale del Centro Agroalimentare Roma Fabio Massimo Pallottini ha confermato l'interesse strategico dell'Agromercato romano e delle aziende attive al suo interno per lo sviluppo ulteriore dei rapporti con il Porto di Civitavecchia anche attraverso l'attuazione dei programmi concordati nel recente Protocollo d'intesa sottoscritto tra il CAR e l'Autorità di Sistema Portuale. Dobbiamo attrarre maggiori traffici e nuove aziende, per questo, con l'AdSP, lavoreremo insieme per raggiungere gli obiettivi che ci siamo prefissati, dichiara Pallottini. Abbiamo, quindi, convenuto di farci promotori dell'istituzione di un Gruppo di Lavoro che, con il coinvolgimento delle istituzioni e delle imprese, individui, entro il mese di febbraio, criticità, strumenti e soluzioni, per aprire dei canali commerciali con i paesi dell'area mediterranea, a partire da Spagna ed Egitto con i quali abbiamo già dei rapporti consolidati, conclude il direttore generale del CAR.

The screenshot shows the article's title and a sub-headline: "Porto di Civitavecchia e CAR di Roma insieme per i vantaggi e i benefici". Below the title is a small photo of two men, Fabio Massimo Pallottini and Francesco Maria di Majo, standing together. The article text is partially visible, starting with "GUIDONIA - Fabio Massimo Pallottini, direttore generale del CAR e Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si sono incontrati per dar seguito ai contenuti del protocollo d'intesa siglato nel 2018 e condividere le strategie per lo sviluppo dei traffici dell'AdSP e della società consortile romana." The article continues to discuss the strategic importance of the port and the goal of increasing its use for import and export. The screenshot also shows the website's navigation menu, a sidebar with various news categories, and a footer with social media links.

Ferpress

Napoli

Robusta crescita nel 2018 dei traffici marittimi nei porti del Tirreno Centrale

(FERPRESS) Napoli, 6 FEB Nel 2018 cresce complessivamente del 5% il traffico dei containers nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e supera per la prima volta nella storia il milione di Teus: per la precisione 1.015.228. Il porto di Napoli registra in questo segmento di mercato una robusta crescita, pari al 10% rispetto al 2017, mentre il porto di Salerno mantiene sostanzialmente una performance già molto elevata e positiva segnata con incrementi costanti negli anni precedenti. Aumenta nel 2018 dello 0,85% il traffico delle rinfuse liquide nel porto di Napoli, mentre nelle rinfuse solide si segnala una robusta crescita nel porto di Salerno (+16% rispetto al 2017). Nel traffico passeggeri si registra nei porti di Napoli e di Salerno un robusto incremento del segmento crocieristico, con una crescita dei passeggeri nel 2018 rispetto al 2017 pari al 15,2% ed al 17%. Il porto di Napoli registra nel mercato delle crociere 1.068.797 passeggeri, mentre il porto di Salerno raggiunge le 76.431 unità. Nel traffico passeggeri da e per le isole del Golfo si registra nel complesso dei porti campani una crescita pari all'1,6% rispetto al 2017, con una dinamica particolarmente robusta di incremento per il porto di Salerno (+10%), e con un aumento pari allo 0,7% per il porto di Napoli: in termini di passeggeri trasportati si sfiorano i 7,5 milioni di unità tra i due porti. Il Presidente della Adsp del Tirreno Centrale, Pietro Spirito, a proposito dei risultati conseguiti nel 2018, esprime le seguenti valutazioni: I dati di crescita dei traffici marittimi registrati nei porti della Campania nel 2018, nei segmenti dei traffici commerciali come in quelli dei traffici passeggeri, testimoniano un lavoro congiunto positivo condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio, dalle istituzioni. Nel 2019 andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di decisiva importanza per consolidare la competitività del sistema portuale campano nel medio e nel lungo periodo. Lavoreremo anche per attrarre investimenti manifatturieri che sono indispensabili per rendere più solido il nostro territorio dal punto di vista della produzione industriale, attraverso la zona economica speciale.

The screenshot shows the Ferpress website interface. At the top, there is a navigation bar with the 'halia' logo and the text 'Servizi per il Trasporto Pubblico'. Below this, the Ferpress logo is prominently displayed, along with the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA' and 'ANCHE SU Twitter'. The main content area features a news article with the headline 'Robusta crescita nel 2018 dei traffici marittimi nei porti del Tirreno Centrale'. To the right of the article, there is a sidebar with a 'SONOSTATOIO' section, a 'PARTECIPA E VINCI' promotion, and a newsletter sign-up form titled 'ARCHIVIO QUOTIDIANO DAILYLETTER'. The page also includes social media sharing icons and a 'Seleziona Lingua' dropdown menu.

Porti campani, 2018 anno record superato un milione di container

Antonino Pane

I DATI Più di un milione di contenitori.

Per la prima volta nella loro storia i porti campani arrivano ad una cifra a sei zeri in questo settore: nel 2018 sono stati movimentati esattamente 1.015.228 contenitori. Un record di straordinaria portata per i terminal che operano nei porti campani a cominciare dai più grandi, Conateco e Soteco a Napoli e Salerno Terminal a Salerno. I dati diffusi dall' **Autorità di sistema portuale** del mare Tirreno centrale, dicono che nel 2018 è cresciuto complessivamente del 5% il traffico dei contenitori. Ottima la performance del porto di Napoli che fa segnare un più 10% rispetto al 2017. Mantiene le posizioni, invece il porto di Salerno.

CONATECO Molto soddisfatto l'amministratore delegato di Conateco, Pasquale Legora De Feo. «Conateco chiude il 2018 - ha detto - con un più 19% che premia le strategie del gruppo e gli investimenti fatti. Finalmente cominciamo a vedere i frutti del dragaggio e possiamo già dire che per il 2019 cresceremo ulteriormente. Non a caso - aggiunge Legora De Feo - abbiamo aperto una nuova area esterna per lo stoccaggio e messo in azione nuove gru. Con l'arrivo del nuovo terminal di Levante porteremo il porto di Napoli in una nuova dimensione per quanto riguarda i contenitori. L'unica nota negativa - ha concluso Legora De Feo - è l'assenza degli interporti campani da questo panorama. Credo che su questo punto la Regione debba riflettere parecchio».

È aumentato nel 2018 dello 0,85% anche il traffico delle rinfuse liquide nel porto di Napoli, mentre nelle rinfuse solide si segnala una robusta crescita nel porto di Salerno (+16% rispetto al 2017). E ora i passeggeri. I due porti principali, Napoli e Salerno, su questo fronte segnano robusti incrementi del segmento crocieristico. Più passeggeri: il porto di Napoli registra nel mercato delle crociere 1.068.797 passeggeri, mentre il porto di Salerno raggiunge 76.431 unità.

LE ISOLE Nel traffico passeggeri da e per le isole del Golfo si registra nel complesso dei porti campani una crescita pari all'1,6% rispetto al 2017, con una dinamica particolarmente robusta di incremento per il porto di Salerno (+10%), e con un aumento pari allo 0,7% per il porto di Napoli: in termini di passeggeri trasportati si sfiorano i 7,5 milioni di unità tra i due porti.

«I dati di crescita dei traffici marittimi registrati nei porti della Campania nel 2018 nei segmenti dei traffici commerciali come in quelli dei traffici passeggeri - dice il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Pietro Spirito - testimoniano un lavoro congiunto positivo condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio, dalle istituzioni. Nel 2019 - sottolinea Spirito - andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di decisiva importanza per consolidare la competitività del **sistema portuale** campano nel medio e nel lungo periodo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Tutela delle coste e sostenibilità ambientale nei porti tra i temi della prossima edizione di RemTech Expo

La tredicesima edizione di RemTech Expo, evento internazionale sui temi delle bonifiche, coste, dissesto, clima, sismica, rigenerazione urbana e industria sostenibile che si terrà dal 18 al 20 settembre prossimi a Ferrara, si arricchirà di nuovi temi legati alla tutela delle coste e alla sostenibilità ambientale nei porti. In occasione del Comitato Tecnico Scientifico del segmento tematico Coast, riunitosi ieri presso la sede dell'Università di Bologna, è stato reso noto infatti che la programmazione di Coast introdurrà quest'anno elementi di novità per quanto riguarda i temi dell'economia circolare e il quadro normativo di riferimento e che non mancheranno inoltre momenti di confronto nell'ambito del rischio costiero, i sistemi di allertamento, le tecnologie per la protezione delle coste, gli Smart Ports tra monitoraggio, dragaggi, progettualità, opere, cantieri navali, interporti, blue growth, new skills, sostenibilità. Coroneranno il panel delle attività gli Smart Ports Award e i nuovi premi speciali nella logica di palinsesto inclusivo e premiale che punta a valorizzare e soprattutto a replicare le best practices. «La sostenibilità nei porti - ha sottolineato il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale, Francesco Messineo, in occasione della riunione di ieri - passa attraverso il confronto tra gli stakeholders, l'individuazione delle criticità e la messa a punto di proposte di miglioramento». «I porti turistici - ha osservato da parte sua il presidente di Assomarinas, Roberto Perocchio - hanno evidentemente proporzioni diverse rispetto alle Autorità di Sistema Portuale, ma spesso si trovano a gestire situazioni paragonabili soprattutto per quanto riguarda il tema della gestione dei sedimenti dragati». Marco Spinedi, presidente di Interporto di Bologna, ha evidenziato che anche per gli interporti l'aspetto ambientale sta diventando via via più rilevante: «gli interporti - ha spiegato - sono luoghi nevralgici sempre più attenti dal punto di vista ambientale al transito e alla gestione delle merci con una visione sempre più green».

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

8 febbraio 2019

Tutela delle coste e sostenibilità ambientale nei porti tra i temi della prossima edizione di RemTech Expo

Tra gli appuntamenti in programma, la consegna degli Smart Ports Award

La tredicesima edizione di RemTech Expo, evento internazionale sui temi delle bonifiche, coste, dissesto, clima, sismica, rigenerazione urbana e industria sostenibile che si terrà dal 18 al 20 settembre prossimi a Ferrara, si arricchirà di nuovi temi legati alla tutela delle coste e alla sostenibilità ambientale nei porti.

In occasione del Comitato Tecnico Scientifico del segmento tematico Coast, riunitosi ieri presso la sede dell'Università di Bologna, è stato reso noto infatti che la programmazione di Coast introdurrà quest'anno elementi di novità per quanto riguarda i temi dell'economia circolare e il quadro normativo di riferimento e che non mancheranno inoltre momenti di confronto nell'ambito del rischio costiero, i sistemi di allertamento, le tecnologie per la protezione delle coste, gli Smart Ports tra monitoraggio, dragaggi, progettualità, opere, cantieri navali, interporti, blue growth, new skills, sostenibilità. Coroneranno il panel delle attività gli Smart Ports Award e i nuovi premi speciali nella logica di palinsesto inclusivo e premiale che punta a valorizzare e soprattutto a replicare le best practices.

«La sostenibilità nei porti - ha sottolineato il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale, Francesco Messineo, in occasione della riunione di ieri - passa attraverso il confronto tra gli stakeholders, l'individuazione delle criticità e la messa a punto di proposte di miglioramento». «I porti turistici - ha osservato da parte sua il presidente di Assomarinas, Roberto Perocchio - hanno evidentemente proporzioni diverse rispetto alle Autorità di Sistema Portuale, ma spesso si trovano a gestire situazioni paragonabili soprattutto per quanto riguarda il tema della gestione dei sedimenti dragati». Marco Spinedi, presidente di Interporto di Bologna, ha evidenziato che anche per gli interporti l'aspetto ambientale sta diventando via via più rilevante: «gli interporti - ha spiegato - sono luoghi nevralgici sempre più attenti dal punto di vista ambientale al transito e alla gestione delle merci con una visione sempre più green».

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

Cerca il tuo viaggio			
Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
0 Altre destinazioni	17 Feb 2019	18 Feb 2019	

inforMARE

Nel 2018 i porti di Napoli e Salerno hanno movimentato per la prima volta oltre un milione di container (+5,3%)

Se nel 2018 il traffico delle merci nel porto di Napoli, in attesa del dato sulle rinfuse solide non ancora reso noto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, è risultato pressoché stabile, nel porto di Salerno, scalo anch'esso amministrato dall'AdSP, l'attività nel core business dei container e dei rotabili è risultata in lieve flessione. Lo scorso anno nel porto del capoluogo campano il traffico delle merci varie è ammontato a 11,1 milioni di tonnellate, volume analogo a quello del 2017, di cui 5,7 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+3,9%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 563.133 teu (+10,4%) e 5,4 milioni di carichi ro-ro (-4,1%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico si è attestato a 5,1 milioni di tonnellate (+0,8%), di cui 3,6 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-0,9%), 1,1 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-0,9%) e 409mila tonnellate di altri carichi (+26,0%). Nel 2018 il traffico containerizzato nel porto di Salerno è stato di 5,5 milioni di tonnellate (-2,4%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 452.095 teu (-0,6%). Nel comparto dei rotabili il calo è risultato più accentuato essendo state movimentate 7,7 milioni di tonnellate di carichi su gomma (-5,4%). Il traffico delle rinfuse solide è ammontato a 152mila tonnellate (+16,3%). L'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha evidenziato che nel 2018 il traffico containerizzato movimentato globalmente dai due scali portuali ha superato per la prima volta il milione di teu raggiungendo quota 1.015.228 contenitori da 20'.

Quanto al traffico dei passeggeri, nel settore delle crociere Napoli ha registrato un totale di quasi 1,1 milioni di passeggeri e Salerno 76mila, con sostenuti incrementi rispettivamente del +15,2% e +17,0%. Nel porto di Napoli i passeggeri dei servizi marittimi di linea sono stati oltre 6,7 milioni (+0,7%) e a Salerno 756mila (+11,1%). «I dati di crescita dei traffici marittimi registrati nei porti della Campania nel 2018, nei segmenti dei traffici commerciali come in quelli dei traffici passeggeri - ha commentato il presidente dell'AdSP, Pietro Spirito - testimoniano un lavoro congiunto positivo condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio, dalle istituzioni. Nel 2019 andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di decisiva importanza per consolidare la competitività del sistema portuale campano nel medio e nel lungo periodo. Lavoreremo anche per attrarre investimenti manifatturieri che sono indispensabili per rendere più solido il nostro territorio dal punto di vista della produzione industriale, attraverso la zona economica speciale».



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

6 febbraio 2019

Nel 2018 i porti di Napoli e Salerno hanno movimentato per la prima volta oltre un milione di container (+5,3%)

Il traffico crocieristico è risultato in crescita rispettivamente del +15,2% e +17,0%

Se nel 2018 il traffico delle merci nel porto di Napoli, in attesa del dato sulle rinfuse solide non ancora reso noto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, è risultato pressoché stabile, nel porto di Salerno, scalo anch'esso amministrato dall'AdSP, l'attività nel core business dei container e dei rotabili è risultata in lieve flessione.

Lo scorso anno nel porto del capoluogo campano il traffico delle merci varie è ammontato a 11,1 milioni di tonnellate, volume analogo a quello del 2017, di cui 5,7 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+3,9%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 563.133 teu (+10,4%) e 5,4 milioni di carichi ro-ro (-4,1%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico si è attestato a 5,1 milioni di tonnellate (+0,8%), di cui 3,6 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-0,9%), 1,1 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-0,9%) e 409mila tonnellate di altri carichi (+26,0%).

Nel 2018 il traffico containerizzato nel porto di Salerno è stato di 5,5 milioni di tonnellate (-2,4%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 452.095 teu (-0,6%). Nel comparto dei rotabili il calo è risultato più accentuato essendo state movimentate 7,7 milioni di tonnellate di carichi su gomma (-5,4%). Il traffico delle rinfuse solide è ammontato a 152mila tonnellate (+16,3%).

L'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha evidenziato che nel 2018 il traffico containerizzato movimentato globalmente dai due scali portuali ha superato per la prima volta il milione di teu raggiungendo quota 1.015.228 contenitori da 20'.

Quanto al traffico dei passeggeri, nel settore delle crociere Napoli ha registrato un totale di quasi 1,1 milioni di passeggeri e Salerno 76mila, con sostenuti incrementi rispettivamente del +15,2% e +17,0%. Nel porto di Napoli i passeggeri dei servizi marittimi di linea sono stati oltre 6,7 milioni (+0,7%) e a Salerno 756mila (+11,1%).

I dati di crescita dei traffici marittimi registrati nei porti della Campania nel 2018, nei segmenti dei traffici commerciali come in quelli dei traffici passeggeri - ha commentato il presidente dell'AdSP Pietro Spirito - testimoniano un lavoro congiunto positivo condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio, dalle istituzioni. Nel 2019 andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di decisiva importanza per consolidare la competitività del sistema portuale campano nel medio e nel lungo periodo. Lavoreremo anche per attrarre investimenti manifatturieri che sono indispensabili per rendere più solido il nostro territorio dal punto di vista della produzione industriale, attraverso la zona economica speciale».



Informazioni Marittime

Napoli

Traffico container oltre il milione di teu a Napoli e Salerno

Il sistema portuale campano, ovvero gli scali di Napoli e Salerno, hanno superato insieme nel 2018 il milione di teu di traffico container, in crescita del 5 per cento. È un risultato storico per l'autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, nata poco più di un anno fa. Per la precisione, sono stati 1.015.228 di teu, con una crescita del 10 per cento per Napoli rispetto agli ultimi due anni, mentre per il porto di Salerno di mantiene sostanzialmente una performance già molto elevata caratterizzata da incrementi costanti negli anni precedenti. In calo invece il traffico dei rotabili, in entrambi i porti, intorno tra il 4 e il 5 per cento. Cresce a doppia cifra quello crocieristico, in entrambi i porti. 2018, i dati statistici dei due porti Napoli Rinfuse liquide +0,85% Salerno Rinfuse solide +16% Crocieristi e passeggeri Per quanto riguarda il segmento crocieristico, la crescita dei passeggeri è stata del 15,2 per cento a Napoli e del 17 per cento a Salerno. Nel dettaglio, Napoli si è mantenuto sopra il milione (1.068.797 passeggeri) mentre il porto di Salerno raggiunge le 76.431 unità. Il traffico passeggeri complessivo è relativamente stazionario, in crescita dell'1,6 per cento: Napoli e Salerno hanno movimentato quasi 7,5 milioni di passeggeri. Nel dettaglio, cresce il porto di Salerno (+10%), stabile Napoli (+0,7%). Tanto il traffico commerciale che quello passeggeri, commenta il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito, «testimoniano un lavoro congiunto positivo condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio, dalle istituzioni. Nel 2019 andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di decisiva importanza per consolidare la competitività del sistema portuale campano nel medio e nel lungo periodo. Lavoreremo anche per attrarre investimenti manifatturieri che sono indispensabili per rendere più solido il nostro territorio dal punto di vista della produzione industriale, attraverso la zona economica speciale».

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

06/02/2019

Servizi On Line
Arrivi e partenze
Bollettino Avvisatore Marittimo

p²

CARGOMAR
Innovating the future.

GRUPPO LAGHEZZA

Il sistema portuale campano, ovvero gli scali di Napoli e Salerno, hanno superato insieme nel 2018 il milione di teu di traffico container, in crescita del 5 per cento. È un risultato storico per l'autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, nata poco più di un anno fa. Per la precisione, sono stati 1.015.228 di teu, con una crescita del 10 per cento per Napoli rispetto agli ultimi due anni, mentre per il porto di Salerno di mantiene sostanzialmente una performance già molto elevata caratterizzata da incrementi costanti negli anni precedenti.

In calo invece il traffico dei rotabili, in entrambi i porti, intorno tra il 4 e il 5 per cento. Cresce a doppia cifra quello crocieristico, in entrambi i porti.

2018, i dati statistici dei due porti

Napoli
Rinfuse liquide +0,85%

Salerno
Rinfuse solide +16%

Crocieristi e passeggeri
Per quanto riguarda il segmento crocieristico, la crescita dei passeggeri è stata del 15,2 per cento a Napoli e del 17 per cento a Salerno. Nel dettaglio, Napoli si è mantenuto sopra il milione (1.068.797 passeggeri) mentre il porto di Salerno raggiunge le 76.431 unità. Il traffico passeggeri complessivo è relativamente stazionario, in crescita dell'1,6 per cento: Napoli e Salerno hanno movimentato quasi 7,5 milioni di passeggeri. Nel dettaglio, cresce il porto di Salerno (+10%), stabile Napoli (+0,7%).

Tanto il traffico commerciale che quello passeggeri, commenta il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito, «testimoniano un lavoro congiunto positivo condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio, dalle istituzioni. Nel 2019 andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di

AdSp mar Tirreno centrale: superato il milione di teu

Giulia Sarti

NAPOLI Cresce del 5% il traffico dei containers nei porti dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale nell'anno 2018, superando per la prima volta nella storia il milione di teu: 1.015.228, come già si preannunciava prima della fine dell'anno. Il porto di Napoli registra in questo segmento di mercato una robusta crescita, pari al 10% rispetto al 2017, mentre quello di Salerno mantiene sostanzialmente una performance già molto elevata e positiva segnata con incrementi costanti negli anni precedenti. +0,85% per il traffico delle rinfuse liquide a Napoli, mentre nelle rinfuse solide si segnala una crescita nel porto di Salerno (+16% rispetto al 2017). Aumentano anche i passeggeri del segmento crocieristico, il 15,2% in più rispetto al 2017 nel porto partenopeo (1.068.797 passeggeri) e del 17% in quello salernitano, ovvero 76.431 passeggeri. Nel traffico da e per le isole del Golfo si registra nel complesso dei porti campani una crescita dell' 1,6% rispetto al 2017, con una dinamica particolarmente robusta di incremento per Salerno (+10%), e con un aumento pari allo 0,7% per Napoli: in termini di passeggeri trasportati si sfiorano i 7,5 milioni di unità tra i due porti. Pietro Spirito, presidente dell'Autorità portuale dichiara la sua soddisfazione per l'anno concluso: I dati di crescita dei traffici marittimi registrati nei porti della Campania nel 2018, nei segmenti dei traffici commerciali come in quelli dei traffici passeggeri, testimoniano un lavoro congiunto positivo condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio, dalle istituzioni. Nel 2019 andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di decisiva importanza per consolidare la competitività del sistema portuale campano nel medio e nel lungo periodo. Lavoreremo anche per attrarre investimenti manifatturieri che sono indispensabili per rendere più solido il nostro territorio dal punto di vista della produzione industriale, attraverso la Zona economica speciale.



Robusta crescita nel 2018 dei traffici marittimi nei porti del Tirreno Centrale

Napoli, 06 febbraio 2019 Nel 2018 cresce complessivamente del 5% il traffico dei containers nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e supera per la prima volta nella storia il milione di Teus: per la precisione 1.015.228. Il porto di Napoli registra in questo segmento di mercato una robusta crescita, pari al 10% rispetto al 2017, mentre il porto di Salerno mantiene sostanzialmente una performance già molto elevata e positiva segnata con incrementi costanti negli anni precedenti. Aumenta nel 2018 dello 0,85% il traffico delle rinfuse liquide nel porto di Napoli, mentre nelle rinfuse solide si segnala una robusta crescita nel porto di Salerno (+16% rispetto al 2017). Nel traffico passeggeri si registra nei porti di Napoli e di Salerno un robusto incremento del segmento crocieristico, con una crescita dei passeggeri nel 2018 rispetto al 2017 pari al 15,2% ed al 17%. Il porto di Napoli registra nel mercato delle crociere 1.068.797 passeggeri, mentre il porto di Salerno raggiunge le 76.431 unità. Nel traffico passeggeri da e per le isole del Golfo si registra nel complesso dei porti campani una crescita pari all'1,6% rispetto al 2017, con una dinamica particolarmente robusta di incremento per il porto di Salerno (+10%), e con un aumento pari allo 0,7% per il porto di Napoli: in termini di passeggeri trasportati si sfiorano i 7,5 milioni di unità tra i due porti. Il Presidente della Adsp del Tirreno Centrale, Pietro Spirito, a proposito dei risultati conseguiti nel 2018, esprime le seguenti valutazioni: I dati di crescita dei traffici marittimi registrati nei porti della Campania nel 2018, nei segmenti dei traffici commerciali come in quelli dei traffici passeggeri, testimoniano un lavoro congiunto positivo condotto dagli operatori portuali, dal tessuto economico e turistico del territorio, dalle istituzioni. Nel 2019 andranno ulteriormente capitalizzate queste azioni sinergiche, portando a compimento importanti lavori infrastrutturali in corso ed avviandone altri che saranno di decisiva importanza per consolidare la competitività del sistema portuale campano nel medio e nel lungo periodo. Lavoreremo anche per attrarre investimenti manifatturieri che sono indispensabili per rendere più solido il nostro territorio dal punto di vista della produzione industriale, attraverso la zona economica speciale.

Seareporter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Robusta crescita nel 2018 dei traffici marittimi nei porti del Tirreno Centrale

INDICE CATEGORIE
Settore Marittimo

Articoli del mese
febbraio: 2019

	L	M	M	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Seareporter su Facebook

Seareporter.it Torna all'inizio della pagina

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Crociere, porto ancora a mezzo servizio più turisti ma gli anni d'oro sono lontani

di. tur.

L' **ECONOMIA DEL MARE** È un segno positivo a due cifre quello che ha accompagnato il 2018 del **porto** di Salerno. Soprattutto nel settore delle crociere, sia di piccolo raggio che intercontinentali. Le navi delle grandi compagnie hanno portato a Salerno, 76mila e 431 persone, con un incremento del 17 per cento rispetto ai livelli raggiunti l' anno precedente, quando di turisti ne sono passati 65mila e 329.

IL REPORT A rilevarlo, il monitoraggio condotto dagli uffici statistici dell' autorità di sistema del mar Tirreno Centrale, che hanno registrato il numero di presenze sia del comparto turistico che di quello commerciale del **porto** di Salerno nei dodici mese dell' anno appena trascorso. Il boom di presenze è iniziato con il mese di aprile 2018, che ha registrato oltre 10mila turisti arrivati in città. Una media mantenuta anche nei mesi estivi, fino al calo dell' autunno. Sono stati, dunque, oltre 11mila i passeggeri in più che il **porto** di Salerno (nell' area commerciale e in parte, in quella turistica del molo Manfredi) ha registrato. In un anno delicato e complesso, come quello appena trascorso, perché legato ai problemi di gestione logistica del traffico crocieristico, con i fondali antistanti la stazione marittima ancora a mezzo servizio e il conseguente utilizzo del molo 3 gennaio nell' area commerciale. Una situazione immediatamente sottolineata dall' allora commissario straordinario del **porto** di Salerno, Francesco Messineo, attuale segretario generale dell' autorità di sistema del mar Tirreno Centrale, che avviò una politica «scontistica» per le compagnie di navigazione che sceglievano lo scalo di Salerno.

Una situazione che è ancora presente: proprio per questo l' intenzione dei vertici dell' autorità unica è infatti, quella di confermare anche per il 2019 le tariffe agevolate per l' attracco delle compagnie.

LE TARIFFE Il motivo è legato ai disagi oggettivi causati dal fatto che i crocieristi continuano ad arrivare a Salerno nel **porto** commerciale, praticamente tra i container.

Sta di fatto che la media delle presenze degli ultimi tre anni e cioè dal 2016 al 2018 sono ben lontane dagli standard avuti dal **porto** di Salerno negli anni precedenti, in cui il numero di passeggeri annui era a sei cifre. Con l' anno d' oro, e cioè il 2015, quando i turisti superarono quota 189mila. Il risultato del 2018, seppure in crescita rispetto all' annus horribilis 2017, continua ad essere inferiore ai valori del 2011, il primo anno in cui a Salerno comparvero le navi da crociera. Il battesimo del comparto portò quasi 100mila presenze. La stragrande maggioranza delle presenze crocieristiche deriva dai transiti, ovvero dal fatto che Salerno è una delle tappe di vari itinerari non solo italiani che toccano le località turistiche del Mediterraneo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Varchi portuali abusivi L' Authority fa ricorso al Tar contro lo stop ai lavori

Tra i motivi del no anche le posizioni del municipio

Varchi doganali non compatibili con le previsioni urbanistiche? L' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale porta di fronte al Tar il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Campania, Molise e Puglia, la Regione e anche il Comune di Brindisi.

Motivo del contendere, principalmente, il diniego da parte del Provveditorato sul progetto di security portuale. Diniego che ha portato, qualche giorno dopo, ad un nuovo sequestro richiesto dalla Procura della Repubblica.

E così, dopo essersi rivolta al Riesame, ottenendo solo il dissequestro della strada Sisri, l' Autorità di sistema ha presentato ricorso al Tribunale amministrativo regionale di Bari. Che, tuttavia, ha indicato nella sede distaccata di Lecce quella alla quale rivolgersi, per competenza territoriale.

E così, ad un paio di mesi dalla notifica al Comune del ricorso da parte dell' Authority, la discussione ha cambiato di sede. Nel frattempo, però, proprio come le altre amministrazioni ed istituzioni coinvolte, il Comune di Brindisi ha deciso di costituirsi in giudizio, visto e considerato che il settore Urbanistica di palazzo di città ritiene «infondati i rilievi avversi adottati quali motivi di annullamento del provvedimento impugnato correlato agli atti comunali».

I principali atti impugnati sono quelli che riguardano il no del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche al progetto. Una decisione basata, oltre che sulle indagini in corso da parte della Procura, proprio sulle diverse prese di posizione di Regione Puglia e Comune di Brindisi. Entrambi gli enti, infatti, hanno evidenziato che lungo la recinzione già realizzata ci sono 17 varchi, contro i tre previsti dal Piano regolatore del 1975. Non solo. Per il Comune, il tracciato della recinzione «risulta difforme dal tracciato previsto nelle tavole del Piano regolatore portuale e, di conseguenza, delimita aree diverse da quelle oggetto di pianificazione».

Non solo. Sia il tracciato che le sue caratteristiche tecnico funzionali, sosteneva il Comune, «non sono state oggetto di valutazione preventiva da parte del settore Urbanistica».

Essendo quasi tutte le opere realizzate e collaudate, tra l' altro, non è stato «possibile assumere alcuna determinazione in merito all' accertamento della compatibilità urbanistica». Dunque, l' ente aveva comunicato al Provveditorato che le opere «parrebbero essere state eseguite senza il preventivo accertamento di conformità». Punti di vista confermati, e arricchiti di ulteriori dettagli, dal Provveditorato per le opere pubbliche.

Conclusioni che, tuttavia, l' Autorità di sistema portuale contesta. A partire dalle modalità autorizzative. Per l' Authority, infatti, l' accertamento di conformità andava certificato da un' intesa tra Stato e Regione, entro sessanta giorni dalla richiesta da parte dell' amministrazione statale competente.

Per il Provveditorato, invece, con una conferenza dei servizi tra Autorità di sistema, Regione, Comuni interessati, enti e altre amministrazioni dello Stato coinvolti. Ma soprattutto, eventualmente, senza alcuna possibilità di sanatoria.

«Stiamo parlando - aveva risposto il presidente dell' Authority Ugo Patroni Griffi subito dopo lo stop da parte del Provveditorato - di opere portuali essenziali, che non possono non essere realizzate per avere un porto che funzioni. Senza recinzione doganale e varchi non c' è porto. Ora, come è possibile che quelle opere non siano compatibili con gli strumenti urbanistici che prevedono, in quel punto, un porto?».

F.R.P.



Il sospetto

Sostanza nera nel porto «Servono approfondimenti»

«Erano appena terminate operazioni di sbarco di carbone e di trasbordo di ceneri» Il Comune chiede ad Arpa di indagare ancora

L'amministrazione comunale ha chiesto ad Arpa di approfondire le analisi sulla sostanza nerastra sversata in porto qualche giorno fa, per verificare l'eventuale correlazione con lo scarico di carbone o il trasbordo di ceneri. Movimentazioni che, nel porto di Brindisi, avvengono piuttosto spesso vista la presenza della centrale Enel. I cui vertici, tuttavia, proprio a seguito dello sversamento avevano immediatamente precisato che nessuna movimentazione relativa alla centrale era avvenuta nella giornata, così come nei giorni precedenti. «Non vi erano navi carboniere - precisava l'azienda elettrica nella stessa giornata - ormeggiate nei pressi della banchina Enel (l'ultima nave era salpata nella mattina di domenica 20 gennaio), mentre, pur in presenza di nave ceneriera in rada, l'ultima movimentazione di ceneri è avvenuta in data 18 gennaio».

Proprio in seguito alla segnalazione della comparsa della sostanza nerastra nella zona di Costa Morena Est, il 21 gennaio scorso, il Comune aveva chiesto ad Arpa Puglia opportune analisi per comprendere la natura dello sversamento, ed anche agli altri enti preposti, per quanto di loro conoscenza e competenza, se fossero correlati alle attività industriali che insistono nel porto.

«Il riscontro effettuato da Arpa - fanno sapere dal Comune - ha evidenziato una forte contaminazione da particolato di natura carboniosa, in relazione all'acqua nerastra che aveva creato una chiazza di circa 100 metri quadrati, lunga 50 metri e larga 2 metri».

Un ulteriore riscontro, riferiscono poi da palazzo di città, «è arrivato anche dalla Capitaneria di porto di Brindisi a cui risultava che erano appena terminate operazioni di sbarco di carbone e trasbordo di cenere da alcuni mercantili».

Per questo motivo, con una ulteriore nota a firma del sindaco Riccardo Rossi, dell'assessore alle Politiche ambientali Roberta Lopalco e del dirigente del settore Francesco Corvace, è stato chiesto ad Arpa di operare un'opportuna disamina volta a stabilire possibili correlazioni tra l'evento e le attività logistiche e di movimentazione di merci delle attività riferite.

Tutto questo, spiegano dal Comune, per «comprendere se le stesse fossero state oggetto di regolare autorizzazione secondo protocollo, quali fossero le autorità di controllo preposte al monitoraggio e alla validazione».

Tutto questo per riuscire ad accertare le responsabilità di quanto accaduto ma anche, si legge nella nota dell'amministrazione, «per le opportune finalità di sicurezza sanitaria ed ambientale e per l'adozione delle necessarie azioni».



infrastruttura in crisi L' allarme di Unindustria Calabria

Gioia Tauro, l' agonia del porto dimenticato

Raoul de Forcade

Il porto di Gioia Tauro sta vivendo una situazione di stallo, che il sindacato definisce addirittura «di coma», caratterizzata da un calo del traffico container e dal mancato avvio di misure che potrebbero rilanciarne l' operatività. Tra queste, sottolinea Unindustria Calabria, c' è la Zes (zona economica speciale), la cui creazione è formalmente avvenuta ma la cui attivazione è all' impasse.

Servono poi nuovi investimenti sulle banchine. A questo quadro, si aggiungono problemi occupazionali, con un taglio (operato dal 2017) di 377 lavoratori portuali da parte del terminalista Mct (società retta, con quote paritarie, da Contship Italia e Msc), e problemi di governance. L' **Autorità portuale** di Gioia, infatti, è da anni commissariata, mentre l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Meridionale e dello Stretto, che avrebbe dovuto comprendere Gioia Tauro, il porto di Reggio Calabria e quello Messina non è mai stata formata. L' attuale Governo ha invece deciso di smembrare questa Adsp (formalmente istituita nel 2016 con la riforma Delrio) creando una nuova Authority dello Stretto, ancora in fieri, che comprende Messina e Reggio Calabria.

Il porto di Gioia Tauro è uno scalo di transhipment, nel quale i container vengono scaricati da grandi navi per essere caricati su unità più piccole (feeder). Nel 2018 ha movimentato 2,3 milioni di teu (container da 20 piedi) con un calo, che paga la concorrenza di altri porti di trasbordo mediterranei, del 4,9% rispetto ai 2,4 milioni del 2017. Traffici che, ricorda

Santo Biondo, segretario della Uil Calabria, «sono ben lontani da quelli precedenti alla crisi mondiale del 2008, quando Gioia arrivava a quasi a 3,5 milioni di teu e che, dal 2013, stanno subendo un calo costante». A pesare sull' operatività, prosegue il sindacalista anche «la guerra fredda che è scoppiata tra i due soci di Mct. Attualmente la società non sta rispettando gli impegni di investimento sui piazzali e per la formazione che erano al centro di un accordo firmato nel 2016 a palazzo Chigi. E 377 lavoratori sono stati licenziati e collocati nell' Agenzia per la somministrazione del lavoro **portuale**. Insomma, il porto sta vivendo una fase di coma».

Per ovviare a questi problemi, da tempo, le istituzioni locali e i governi nazionali, che si sono susseguiti negli anni, studiano un rilancio del porto, che passa attraverso la Zes e la possibilità, anche con un potenziamento del nodo ferroviario di supporto allo scalo, che Gioia accolga, oltre al transhipment, anche container da lavorare sul posto o da trasportare, via ferro, nel Sud Italia e verso l' Europa.

Gli imprenditori calabresi, peraltro, vedono nella Zes, istituita un anno fa ma ancora ferma sul fronte dell' attivazione delle misure fiscali e di semplificazione amministrativa, un' opportunità che può risultare decisiva per il rilancio e il consolidamento dell' economia regionale. Per questo, negli ultimi mesi, Unindustria Calabria ha puntato a stimolare la concreta operatività della Zes gioiese, che non riguarda solo il retroporto del terminal container, ma è estesa a diverse aree strategiche della regione. «La Zes - afferma Natale Mazzuca, presidente di Unindustria - rappresenta la grande chance che serviva per il pieno rilancio del porto, da cui può dipendere una parte consistente dello sviluppo dell' economia calabrese, del Mezzogiorno e dell' Italia, soprattutto in relazione ai nuovi possibili mercati di sbocco che guardano al Mediterraneo e ai Paesi di prossimo sviluppo. Gioia Tauro, da sola, può produrre significative variazioni positive del Pil complessivo, come certificato dai principali osservatori statistici ed economici del Paese». E se Unindustria rileva una crescita delle imprese che si stanno stabilendo nell' area retroportuale di Gioia, c' è una forte criticità che gli imprenditori chiedono venga risolta: una parte dell' area Zes rientra nell' **Autorità di sistema portuale** di Gioia Tauro, mentre l' altra (che comprende gli scali di Reggio e Villa San Giovanni) è stata unita alla nuova Authority di Messina. Mazzuca, poi, sollecita «un' accelerazione sulla nomina del presidente dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro. Occorre una governance stabile sia perché i procedimenti amministrativi richiedono una continuità che nel lungo periodo non può essere assicurata da un organo commissariale, sia perché è indispensabile avere una visione



complessiva e di lungo periodo sulle prospettive del porto». Da parte sua, il presidente della sede territoriale di Confindustria Reggio Calabria, Giuseppe Nucera, punta sul recupero di reputation del porto, ricordando le criticità legate alla criminalità. «La quantità di stupefacenti sequestrata nel porto di Gioia Tauro - ricorda - risulta nettamente inferiore, in termini percentuali, a quelle di altri porti nazionali». E suggerisce che, «ai fini delle indagini penali, i container sospetti vengano controllati direttamente nei porti di destinazione finale».

Sul fronte delle istituzioni, Francesco Russo, vicepresidente della Regione Calabria e assessore a portualità e logistica, spiega che la ricetta per il rilancio dello scalo passa attraverso la differenziazione delle attività. «Oltre al transhipment - dice Russo - bisogna sviluppare ulteriormente il traffico ro-ro, che già funziona grazie alle auto movimentate dal gruppo Grimaldi. Poi c'è il versante energia, con il progetto di un polo di rigassificazione: è il Governo che deve decidere se farlo a Gioia. Infine la realizzazione di un bacino di carenaggio per navi superiori ai 350 metri». Nella zone retroportuali, Russo pensa a spazi per i contenitori non di transhipment e a «un polo agrolimentare del freddo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Tutti al capezzale del porto di Gioia A Reggio una riunione plenaria

Al centro del dibattito le politiche di sviluppo dell' area e le decisioni per il mantenimento della forza occupazionale

Alfonso Nasoreggio calabria **Autorità portuale**, terminalisti Msc e Mct, organizzazioni sindacali e amministratore della Port Agency tutti seduti intorno allo stesso tavolo. Tutti insieme, come non accadeva da tempo al capezzale del porto di Gioia Tauro. Martedì prossimo, alle 17, il prefetto di Reggio, Michele di Bari, presiederà un importante vertice che verterà sullo sviluppo dell' area **portuale** e sui necessari interventi per il mantenimento dei livelli occupazionali.

Non è un caso che il vertice arrivi in questo periodo. A stretto giro di posta il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli dovrebbe tornare a Gioia Tauro per inaugurare il gateway ferroviario e a breve dovrebbe chiudersi la vertenza dei lavoratori licenziati da Medcenter Container Terminal con il deposito delle ultime cause, anche se l' azienda ha impugnato tantissime decisioni del giudice del lavoro di Palmi. Ma ancora più imminente pare essere la decisione del Governo sul nuovo presidente dell' Authority calabrese.

Una riunione che dovrebbe essere chiarificatrice e allo stesso tempo tracciare lo scenario dei prossimi mesi, vista la tensione tra le organizzazioni sindacali e le società che gestiscono le banchine del porto calabrese soprattutto per quanto riguarda la partita dei reintegri degli oltre 300 lavoratori che erano stati licenziati da Medcenter e che hanno ripreso a lavorare. Intanto appare sempre più vicino un aumento della percentuale della società di Gianluigi Aponte nella compagine sociale del terminalista; le mire di Msc su Gioia Tauro non sono nuove e da tempo Aponte vuole diventare il principale attore dello scalo. Adesso bisognerà capire cosa succederà nel terminal, perché tutti questi reintegri non sono sostenibili da Mct che è in difficoltà finanziarie. Si profila nei prossimi mesi una nuova apertura della procedura di cassintegrazione per un volume di persone che comunque, allo stato, non può essere quantificato in quanto non è noto il numero dei reintegri e l' esito dei giudizi di secondo grado pendenti davanti alla Corte d' Appello di Reggio Calabria.



The Medi Telegraph

Focus

Profumo: «Fusione con Fincantieri? Possibile solo senza le crociere»

GIORGIO CAROZZI

Roma - Le speculazioni su una fusione tra Leonardo e Fincantieri sono fuori luogo, ma «se Fincantieri separasse il settore crociera dalla Difesa avrebbe senso mettere insieme le rispettive attività di Difesa» anche se «non penso che vogliano vendere il business delle navi da crociera». Lo ha detto l'amministratore delegato di Leonardo, Alessandro Profumo, in una intervista al Financial Times aggiungendo che il piano industriale, annunciato poco più di un anno fa, è sulla buona strada per «riportare Leonardo alla crescita sostenibile a lungo termine» con l'obiettivo di raggiungere una redditività a due cifre nei prossimi cinque anni. Quanto all'impatto della Brexit sui programmi di Difesa, per Profumo «l'Europa sarà più debole senza una connessione molto forte con la Difesa nel Regno Unito, e il Regno Unito sarà più debole». L'impatto di un no-deal sui «profitti e perdite della società non dovrebbe essere significativo», ha aggiunto, mentre ritiene più preoccupanti gli effetti a lungo termine della Brexit sulla cooperazione per la Difesa nei futuri programmi europei. «Il sistema di Difesa di oggi è ancora molto frammentato e non è il modo migliore per spendere i nostri soldi come contribuenti», ha affermato spiegando che «più sistemi di Difesa abbiamo, più costi abbiamo. Perdere il Regno Unito come partecipante a questi programmi sarebbe una perdita per tutti». In particolare, Profumo si è detto fiducioso riguardo alla collaborazione nel programma di aerei da combattimento Tempest e ha aggiunto che se «ci fosse una convergenza dei progetti sarebbe un bene per i contribuenti».



La Lente

Quell' ipotesi tra Leonardo e Fincantieri, senza le crociere

GIULIANA FERRAINO

Una fusione tra Leonardo e Fincantieri? Solo speculazioni fuori luogo, ma «se Fincantieri separasse il settore delle crociere avrebbe senso mettere insieme le rispettive attività di difesa», sostiene in un' intervista al Financial Times Alessandro Profumo, amministratore delegato di Leonardo. Che, però, ammette: «Non penso che vogliamo vendere l'attività delle **navi** da crociera». Anche perché è proprio al centro dell' accordo con i cantieri Stx di Saint Nazaire. Ma tanto è bastato a riaccendere la suggestione di una possibile alleanza tra i due gruppi italiani, dopo i rumors circolati qualche tempo fa.

D' altronde, lo stesso presidente di Fincantieri non respinge l' idea. «In generale, il tema della razionalizzazione dell' industria di difesa è sul tavolo, non necessariamente soltanto in Italia, ma in tutti i Paesi europei, anche per fare fronte alla concorrenza internazionale montante».

Però «parlare di piani» gli sembra «assolutamente immotivato e prematuro».

Anche perché il presidente del Consiglio, che nei giorni scorsi aveva smentito le voci, è stato «molto chiaro» e quindi c' è «poco da aggiungere».

Eppure il tema è urgente alla luce della Brexit: «L' Europa sarà più debole senza una connessione molto forte nella difesa con il Regno Unito, e il Regno Unito sarà più debole», sostiene Profumo.



Profumo allontana Leonardo-Fincantieri

Una Brexit senza accordo tra Ue e Gran Bretagna «non avrebbe effetti significativi» sui conti di Leonardo. Alessandro Profumo, a.d. di Leonardo, ritiene più preoccupanti gli effetti di lungo periodo sulla cooperazione nell'industria europea. L'ad del gruppo aerospaziale lo ha detto al Financial Times. Profumo ha detto che le speculazioni su una fusione con Fincantieri sono fuori luogo. Ipotesi già smentita dal premier, Giuseppe Conte. Ma «se Fincantieri separasse il settore crociera dalla difesa mettere insieme le rispettive attività nella difesa avrebbe senso », ha detto Profumo, aggiungendo: «Ma non credo che vogliano vendere il business delle navi da crociera». Il messaggio di Profumo è chiaro: nella difesa Leonardo è molto più grande di Fincantieri e dunque, in caso di fusione, non potrebbe venire sottomessa. Il presidente di Fincantieri, Giampiero Massolo, abbassa i toni sulla fusione: «Parlare di piani mi sembra assolutamente immotivato e prematuro». Per un confronto ecco i dati Sipri sulle vendite di armi nel 2017: 8,86 miliardi di dollari Leonardo (nona nel mondo), 1,66 miliardi Fincantieri (58ma). (G.D.)



«La Torino -Lione non va realizzata perché costerebbe 6 miliardi in più»

Secondo le carte del Mit lo stop anche motivato dal calo di 1 miliardo delle imposte sui carburanti «La notevole diminuzione del traffico merci non giustifica la spesa per la linea ferroviaria»

IL DOCUMENTO ROMA «La Tav non si deve fare perché comporterebbe una perdita di 6 miliardi». Non solo. A questa cifra, davvero considerevole, si deve aggiungere un altro miliardo legato al mancato gettito delle accise per il trasferimento su ferro del **traffico merci** dall' Italia alla Francia. Sono queste, in sintesi, le conclusioni dell' analisi costi-benefici, il documento di 80 pagine che il Messaggero ha potuto visionare, arrivate sul tavolo delle autorità francesi e della Commissione Europa. E che nelle prossime ore animeranno ancor di più il dibattito politico visto che il dossier, caso singolare, non è stato consegnato subito al Parlamento, organo sovrano per eccellenza, ma a Parigi e Bruxelles, dopo essere stato gelosamente custodito al Mit per oltre 2 mesi.

IL FOCUS Dietro al no al completamento dell' opera, scrivono i tecnici guidati dal professor Marco Ponti, No-tav dichiarato, c' è «l' anti economicità del trasporto via ferro». Che impone quindi l' immediato stop alla Torino Lione. In quanto i costi per terminarla, circa 4,7 miliardi, non sarebbero ripagati da un aumento di **traffico** nel medio lungo termine. Non solo. Se le **merci** fossero dirottate dall' autostrada ai treni ad alta velocità, l' erario avrebbe una perdita secca, da qui ai prossimi anni, di almeno 1 miliardo di euro di gettito dell' accisa sul gasolio per i Tir. Tra le diseconomie c' è poi l' extra costi legato invece alla costruzione della linea che, a dispetto di quanto stimato dal progetto originario, sarebbe di circa 6 miliardi. Costi di realizzazioni di cui non si sarebbe tenuto conto.

Troppi, sempre secondo la commissione, per andare avanti. Visto che in prospettiva questi esborsi non sarebbero compensati, neanche nel lungo termine, dai benefici. Tutta l' impalcatura dello studio, che non ha trovato l' unanimità all' interno del gruppo guidato da Ponti, visto che uno dei componenti ha avanzato non pochi dubbi sulla metodologia usata e sul risultato finale del verdetto, si basa sull' assioma che è meglio saturare l' attuale linea stradale che orientare il **traffico** sul ferro.

DIVISIONI INTERNE Eppure, ed è punto di divisione all' interno della commissione, non tutti la pensano così. Come non tutti i membri sono d' accordo sul fatto che sia trapelato con largo anticipo il giudizio nettamente contrario. Un risultato, quello prodotto dal gruppo di studio capeggiato da Ponti, già docente al Politecnico di Milano, scontato, visto che 5 componenti su 6 della commissione sono dichiaratamente anti Tav.

Da tempo, del resto, si sapeva che i risultati sarebbero stati negativi proprio in considerazione del fatto che la scelta degli esperti era stata fatta dalla formazione politica, i 5Stelle, che avversa da sempre l' infrastruttura.

I FLUSSI Ma nelle 80 pagine, oltre ad indicare le metodologie seguite e gli algoritmi usati, si concentra l' attenzione sul flusso del **traffico merci** previsto. Per gli esperti di Ponti l' interscambio tra Italia e Francia sarebbe in calo, da qui la «non necessità di puntare sulla nuova linea ferroviaria», ma di focalizzare l' attenzione solo su quella stradale, più che «adeguata a supportare i commerci tra i due Paesi».

Il flusso veicolare su terra è però ormai congestionato, visto che l' 83% delle **merci** viene trasportata via strada, con oltre 3,5 milioni di veicoli pesanti che attraversano il confine. Solo il restante 7% transita via ferrovia, ma non perché non esista una domanda, come sostiene la commissione del Mit, ma perché, a giudizio dell' Osservatorio sulla Tav e di altri centri studi indipendenti, non «esiste più una ferrovia che risponda alle esigenze del mercato».

La commissione del Mit sottolinea del resto che la vecchia linea del Frejus - quella che la Tav dovrebbe sostituire - ha perso in 20 anni il 70% del **traffico** dei volumi trasportati e sta ulteriormente calando. Per Ponti questo dato rileva «l' anti economicità del trasporto via ferro». Nessun accenno invece ai costi legati alle penali in caso di stop. Sanzioni che potrebbero arrivare, tra soldi da restituire all' Europa e alla Francia, disdetta dei contratti, riprestino degli scavi, fino a 4,2 miliardi. Del resto, sottolinea il documento, la relazione è tutta centrata sugli aspetti tecnici ed economici, non volendo affrontare le tematiche strettamente legali. Spetterà ai politici decidere, valutando nel complesso tutti suggerimenti e le indicazioni. Dalla Francia hanno già fatto trapelare che non c' è nessuna ragione tecnica per fare



marcia indietro.

Senza contare che lo stop, secondo i calcoli di Confindustria, manderebbe in fumo 50 mila posti di lavoro. Ma di questo nel dossier non c'è nulla.

Umberto Mancini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Italia e Cina dal Comitato Intergovernativo

ROMA La via della seta o la via dei dubbi? Mentre i porti dell'Adriatico, in particolare Trieste e Ravenna, sono nell'interesse dichiarato del grande progetto cinese, alla Farnesina e a Villa Madama ha avuto luogo il nono Comitato Intergovernativo Italia Cina con la presenza del ministro degli Esteri italiani Moavero Milanesi e il ministro degli Esteri cinese Wang Yi. È stato emanato un comunicato congiunto riassuntivo sulla connettività euroasiatica con un accordo per rafforzare gli investimenti lungo la Via della Seta. Sono comprese tutte le modalità: le connessioni ferroviarie, aerospaziali e marittime. Logistica e portualità sono tra gli interessi primari. È stata preannunciata anche la firma del Memorandum di adesione alla Via della Seta in programma a marzo con la prevista visita in Italia di Xi Jinping. Un forum dedicato alla Via della Seta si terrà poi a Pechino il 25 aprile.

The screenshot shows the homepage of 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main article is titled 'Italia e Cina dal Comitato Intergovernativo' and is dated 1 febbraio 2019. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - La via della seta o la via dei dubbi? Mentre i porti dell'Adriatico, in particolare Trieste e Ravenna, sono nell'interesse dichiarato del grande progetto cinese, alla Farnesina e a Villa Madama ha avuto luogo il nono Comitato Intergovernativo Italia Cina con la presenza del ministro degli Esteri italiani Moavero Milanesi e il ministro degli Esteri cinese Wang Yi. È stato emanato un comunicato congiunto riassuntivo sulla connettività euroasiatica con un accordo per rafforzare gli investimenti lungo la Via della Seta. Sono comprese tutte le modalità: le connessioni ferroviarie, aerospaziali e marittime. Logistica e portualità sono tra gli interessi primari.' Below the article, there are social media sharing options and a search bar. On the right side, there is a vertical sidebar with various news thumbnails and logos, including 'FEDESPEDE', 'SPECIALI', 'LE NAVI', 'CONSORZIO LOGIBES', 'SPECIAL PORT FOR SPECIAL PRODUCTS', 'FERCAM', 'ASSIMAR', 'TDI', 'NAPLES 15-16 May 2019', and 'Sest'.

L'iva delle merci con il Regno Unito

ROMA Riferiamo l'ultima informativa delle dogane italiane relativa all'Iva sulle merci da e per il Regno Unito. Le merci spedite verso il Regno Unito non costituiranno più cessioni intracomunitarie non imponibili ai sensi dell'art. 41 del D.L. n. 331/93, convertito in L. n. 427/93. Analogamente, le merci provenienti dal Regno Unito non costituiranno più acquisti intracomunitari ai sensi dell'art. 38 del D.L. n. 331/93 suddetto. In relazione agli scambi commerciali intrattenuti con soggetti UK, gli operatori economici non dovranno continuare a presentare i modelli INTRA ai fini né fiscali né statistici ed agli adempimenti previsti in materia di operazioni intracomunitarie dalle disposizioni contenute nel D.L. 331/93, con riguardo sia a quelli di registrazione che a quelli dichiarativi. * Le merci cedute da un operatore italiano ad un soggetto UK costituiranno cessioni all'esportazione ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 633/72 e concorreranno alla costituzione del cd plafond IVA. Le merci provenienti dal Regno Unito costituiranno importazioni imponibili ai fini IVA: ad esse si applicheranno le disposizioni di cui agli artt. 67-70 del D.P.R. n. 633/72. * Gli operatori economici stabiliti nel territorio doganale dell'Unione che intendono importare od esportare merci dal Regno Unito devono essere in possesso di un codice identificativo denominato EORI. A tal fine gli operatori economici si registrano presso le autorità doganali competenti per il luogo in cui sono stabiliti. Gli operatori economici stabiliti in Italia sono registrati automaticamente all'atto della presentazione della prima dichiarazione doganale. * Gli operatori economici che prendono parte ad attività disciplinate dalla regolamentazione doganale, devono acquisire il codice identificativo EORI, valido su tutto il territorio unionale: per i titolari di partita IVA, il codice sarà composto dal suffisso IT seguito dalla P.IVA; per i soggetti non titolari di partita IVA, il codice corrisponderà al suffisso IT seguito dagli 11 caratteri del codice fiscale. Possono già essere rilasciati i codici laddove ci siano i presupposti. * Alle merci introdotte nel territorio doganale dell'Unione provenienti dal Regno Unito, si applicherà il regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio del 23 luglio 1987, regolante la nomenclatura tariffaria e statistica e la tariffa doganale comune. Alcune merci, anche in partenza dall'Italia per l'UK, potrebbero essere soggette a divieti o restrizioni per motivi di ordine pubblico o di pubblica sicurezza, di tutela della salute e della vita delle persone, degli animali o di preservazione delle specie vegetali, nonché per motivi di tutela del patrimonio culturale nazionale. Le misure relative saranno comunicate successivamente, appena definito l'Accordo. * Relativamente alle ITV già rilasciate (Informazioni Tariffarie Vincolanti) i Servizi della Commissione (DG TAXUD) stanno prendendo in considerazione lo sviluppo di attività che determineranno, a decorrere dal 30 marzo 2019: l'annullamento automatico di tutte le decisioni ITV emesse dall'autorità doganale britannica; l'annullamento automatico di tutte le decisioni ITV in cui il titolare ha un codice EORI nel Regno Unito. Misure: gli UD verificheranno che nella casella 44 delle dichiarazioni doganali non venga riportato il codice C626 identificativo delle ITV rilasciate a titolari residenti nel Regno Unito, il cui codice EORI sia stato rilasciato dalle autorità inglesi. ulteriori novità al riguardo verranno comunicate. * Relativamente alla gestione dei contingenti tariffari, i Servizi della Commissione stanno valutando l'opportunità di provvedere al ricalcolo dei loro volumi in funzione dell'Uscita del Regno Unito. Ulteriori informazioni riguardanti le modalità di ricalcolo e redistribuzione delle quote saranno tempestivamente comunicate. Misure: ulteriori novità al riguardo verranno comunicate. In mancanza di un accordo, negli scambi commerciali UE/Regno Unito alle merci non potrà essere attribuita alcuna origine preferenziale. Le merci non dovranno essere accompagnate da alcuna prova dell'origine preferenziale, che appunto non sussiste. Non dovranno essere accompagnate da EUR 1 né da dichiarazione di origine. Le figure di esportatore autorizzato o esportatore registrato non esisteranno in mancanza di un accordo che le preveda. * Negli scambi tra UE e Paesi Terzi accordati occorre rivalutare il carattere originario delle merci. Qualora le merci abbiano attualmente origine preferenziale UE in virtù di materiali di origine UK che incorporano o di lavorazioni ivi effettuate, tale origine andrà riesaminata, considerando che i materiali UK o le lavorazioni ivi effettuate saranno del tutto equiparabili a quelle di un Paese terzo non accordista. Misure: ulteriori novità al riguardo verranno comunicate. * La validità delle decisioni rilasciate dalle autorità doganali

The screenshot shows the homepage of 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main article is titled 'L'iva delle merci con il Regno Unito' (VAT on goods with the UK). The article text is partially visible, starting with 'ROMA - Riferiamo l'ultima informativa delle dogane italiane relativa all'iva sulle merci da e per il Regno Unito...'. The website layout includes a navigation bar at the top with links like 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', and 'I QUADERNI'. On the right side, there is a vertical sidebar with various news snippets and advertisements, including logos for 'FEDESPEDE', 'LE NAVI', 'CONSORZIO LOGIBS', 'SPECIAL PORT FOR SPECIAL PRODUCTS', 'FERCAM', 'ASSIMAR', 'TDT', 'L'AVVENTURA', 'NAPLES 15-16', and 'S&P'.

britanniche, nonché delle decisioni rilasciate dalle autorità doganali degli Stati membri a operatori britannici è subordinata ad una decisione della Commissione europea, in mancanza della quale le suddette decisioni diventano inefficaci. Misure: ulteriori novità al riguardo verranno comunicate. * Le autorizzazioni doganali rilasciate dalle Autorità doganali del Regno Unito non saranno più valide nel territorio doganale dell'Unione. Le autorizzazioni rilasciate da questa agenzia a soggetti britannici per le quali il CDU prevede tra le condizioni per il rilascio lo stabilimento nel territorio doganale della UE non potranno più essere considerate valide (ad esempio garanzie globali rilasciate a operatori del Regno Unito in qualità di titolari della procedura/regime garantito o di terzi).

Lloyd's List

Focus

French ports sign deal for multimodal north-south axis

James Baker

THE Mediterranean port of Marseille Fos is seeking to build its intermodal links to position itself as a southern gateway to Europe through a partnership agreement with the French river port of Strasbourg. Marseille Fos, which has a throughput of 1.4m teu a year, aims to be an alternative to Europe's congested northern range ports. Strasbourg, on the Rhine, is Europe's second-largest river port and has a container throughput of more than 420,000 teu per year. The partnership agreement between the two seeks to strengthen the two ports' multimodal sea, river and rail links serving the hinterland of France's north-south axis. Its core objectives will be the development of rail traffic, co-operation on operational strategy, commercial promotion, and research and innovation on issue such as supply chain performance and the environment. Multimodal operator Naviland Cargo has outlined a rail shuttle service that will link the two ports five times per week.

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

informa

Lloyd's List

Search the site

MY VIEW START TRIAL Register Sign In

EMAIL PRINT BOOKMARK SHARE

TAGS: Europe France Containers

French ports sign deal for multimodal north-south axis

The core objectives of the partnership agreement between Marseille Fos and Strasbourg will be the development of rail traffic, co-operation on operational strategy, commercial promotion, and research and innovation on issue such as supply chain performance and the environment

06 Feb 2019 NEWS

by James Baker
@jamesbaker0 james.baker@informa.com

French Mediterranean port is looking to become a southern gateway to France's hinterland through partnership with the River Rhine port of Strasbourg

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

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

New to Lloyd's List? SIGN UP

Lloyd's List

Focus

UN Security Council turns spotlight on maritime crime

Anastassios Adamopoulos

THE UNITED Nations has elevated the threat of piracy and crime at sea, with a senior official warning that it has become more sophisticated and dangerous. UN Office on Drugs and Crime executive director Yury Fedotov told the United Nations Security Council that crimes at sea endanger life on land, economic growth of entire regions and global safety. Two-thirds of the world's surface is ocean, he said. Nearly all of that is beyond any state's territorial waters and largely not subject to a single state criminal jurisdiction. In recent years, the freedom of navigation is being exploited by criminal groups. Transnational maritime crime is increasingly sophisticated, and it is expanding, both in terms of size and types of criminal activities. He said preventing and responding to maritime crime can often be difficult because it can involve vessels, cargoes, crews and financing from different regions. Mr Fedotov listed a series of crimes that he said: pose an immediate danger to people's lives and safety, they undermine human rights, hinder sustainable development, and as this council has recognised, they threaten international peace and security. These include: Piracy and armed robbery at sea in the Gulf of Guinea; Kidnap for ransom in the Sulu and Celebes Seas; Smuggling of migrants and terrorist material as well as attacks on shipping in the Gulf of Aden; Cocaine trafficking in the Atlantic and Eastern Pacific; Heroin trafficking in the Indian Ocean; Illegal fishing in the Atlantic, Indian and Pacific oceans; Migrant smuggling in the Mediterranean. The Security Council was holding its first debate on transnational maritime crime and was set up by Equatorial Guinea, which will preside over the council for February. In a letter to the UN secretary general ahead of the meeting, the country's permanent representative to the UN Anatolio Ndong Mba characterised transnational organised sea crimes as among the most serious threats to international security and global economic stability. With Somali piracy having been subdued, despite some incidents in recent years, the Gulf of Guinea has become the most intense piracy region. The International Maritime Bureau recently reported that the number of piracy incidents in the Gulf of Guinea doubled in 2018 and the region accounted for much of the major incidents around the world; all six hijackings worldwide, 13 of the 18 ships fired upon, 130 of the 141 hostages taken as well as 78 of 83 seafarers kidnapped for ransom. Last week, a landing craft was reportedly attacked off Nigeria and three of its crew were thought to have been abducted. In the face of this intensification, BIMCO last month pleaded for stronger international counter-piracy operations in the region, with a special call to the United States, the European Union and China. Speaking during the UN Security Council session, Gulf of Guinea Commission executive secretary Florentina Adenike Ukonga said the region cannot be successfully patrolled by any country along the thousands of miles of coastline and that international assistance could be valuable. Transnational organised crime at sea in the Gulf of Guinea region can be reduced with a better and more co-ordinated intervention at national, regional and international levels, she said.

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

informa

Lloyd's List

SEARCH THE SITE

MY VIEW START TRIAL Register Sign In

EMAIL PRINT BOOKMARK SHARE

TAGS: Piracy and Security Safety Crime

UN Security Council turns spotlight on maritime crime

With an amplified crime threat in the Gulf of Guinea, arguably the United Nation's most important group turned its attention to the problem. Followed by an initiative by Equatorial Guinea. The UN Security Council addressed crime at sea, including the particular threat in the Gulf of Guinea

06 Feb 2019 NEWS

by Anastassios Adamopoulos
@Anastassios_A Anastassios.Adamopoulos@informa.com

The UN security council hears that piracy has become more sophisticated and threatens life on land

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

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

New to Lloyd's List? SIGN UP