



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 10 febbraio 2019**



INDICE



Prime Pagine

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

Primo Piano

| | | | |
|------------|---|--------------------------|----|
| 10/02/2019 | L'Arena Pagina 18 Verona aggancia la Via della Seta | <i>MAURIZIO BATTISTA</i> | 20 |
|------------|---|--------------------------|----|

Trieste

| | | |
|------------|--|----|
| 10/02/2019 | Il Piccolo Pagina 16 «Il porto di Trieste strategico nell' Ue ma resta lontano dal polo Nordest» | 22 |
| 10/02/2019 | Il Piccolo Pagina 16 Lo scalo giuliano in una indagine che fotografa la logistica italiana | 23 |

Venezia

| | | |
|------------|---|----|
| 10/02/2019 | Corriere del Veneto Pagina 11 | 24 |
| <hr/> | | |
| 10/02/2019 | Il Giornale Di Vicenza Pagina 15 | 25 |
| <hr/> | | |
| 10/02/2019 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21 | 26 |
| <hr/> | | |
| | «Zona economica speciale e treni per rilanciare il porto» | |

La Spezia

| | | |
|------------|--|----|
| 10/02/2019 | La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38 | 27 |
| <hr/> | | |
| 10/02/2019 | La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38 | 28 |
| <hr/> | | |
| | Motori spenti, equipaggio ridotto, allarme tardivo | |

Livorno

| | | |
|------------|--|----|
| 09/02/2019 | La Gazzetta Marittima | 29 |
| <hr/> | | |
| | Porto 2000 e sindacato sui tempi e sui contratti | |
| 09/02/2019 | La Gazzetta Marittima | 30 |
| <hr/> | | |
| | Il fast-ferry Balearia ai lavori su Livorno | |
| 09/02/2019 | La Gazzetta Marittima | 31 |
| <hr/> | | |
| | Porto 2000, ci siamo? | |
| 10/02/2019 | La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 40 | 32 |
| <hr/> | | |
| | Fullcontainer, il canale si allarga In attesa del famoso microtunnel | |
| 10/02/2019 | La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 40 | 33 |
| <hr/> | | |
| | Sbarca il 'modello Piombino' | |
| 09/02/2019 | Primo Magazine <i>maurizio de cesare</i> | 34 |
| <hr/> | | |
| | Il porto di Livorno in vetrina al Fruit Logistica di Berlino | |

Piombino, Isola d' Elba

| | | |
|------------|--|----|
| 10/02/2019 | Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 20 | 35 |
| <hr/> | | |
| | Il "patto del canale" non scoraggia Blu Navy Confermata la richiesta per la seconda nave | |

Ancona

| | | |
|------------|--|----|
| 09/02/2019 | Ansa | 36 |
| <hr/> | | |
| | Fincantieri: Ancona, varata Seven Seas Splendor | |
| 09/02/2019 | Ansa | 37 |
| <hr/> | | |
| | Fincantieri: Stecconi, serve raddoppio cantiere Ancona | |
| 09/02/2019 | AskaneWS | 38 |
| <hr/> | | |
| | Fincantieri: varata la nave da crociera "Seven Seas Splendor" | |
| 10/02/2019 | Corriere Adriatico Pagina 3 | 39 |
| <hr/> | | |
| | Caccia alle aree libere presentate 2 richieste | |
| 09/02/2019 | Il Nautilus | 40 |
| <hr/> | | |
| | Porto di Ancona: due domande per bando Piano regolatore di sistema | |
| 10/02/2019 | Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42 | 41 |
| <hr/> | | |
| | Uno Splendore extralusso | |
| 10/02/2019 | Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 43 | 42 |
| <hr/> | | |
| | «Mai avuto tanto lavoro E abbiamo pure assunto» | |
| 09/02/2019 | The Medi Telegraph <i>GIORGIO CAROZZI</i> | 43 |
| <hr/> | | |
| | Fincantieri, varata "Seven Seas Splendor" | |

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

| | | |
|---|---|----|
| 10/02/2019 | Il Messaggero (ed. Ostia) Pagina 16 | 44 |
| <hr/> | | |
| 09/02/2019 | Primo Magazine <i>maurizio de cesare</i> | 45 |
| <hr/> | | |
| AdSP al Fruit Logistica 2019. Missione positiva per Molo Vespucci | | |

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

| | | |
|--|---|----|
| 10/02/2019 | Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 31 | 46 |
| <hr/> | | |
| Licenziamenti, dai sindacati appello a Governo e Regione | | |
| 10/02/2019 | Il Quotidiano della Calabria Pagina 8 | 47 |
| <hr/> | | |
| Forse saranno 500 gli esuberi | | |

Messina, Milazzo, Tremestieri

| | | |
|---|-----------------------------------|----|
| 10/02/2019 | Gazzetta del Sud Pagina 34 | 48 |
| <hr/> | | |
| Porto e crocierismo Aspettando il decollo | | |
| 10/02/2019 | Gazzetta del Sud Pagina 36 | 49 |
| <hr/> | | |
| Porto turistico e anche centro congressi | | |

Focus

| | | |
|---|--|----|
| 09/02/2019 | Il Nautilus | 50 |
| <hr/> | | |
| Fideiussione omnibus nelle concessioni demaniali marittime: eleganza e stile formale, discrezionalità obbligazionaria od amore a prima vista? | | |
| 09/02/2019 | La Gazzetta Marittima | 52 |
| <hr/> | | |
| L'angolo (del) marittimista Il Regolamento UE 2017/352 su trasparenza finanziaria e servizi portuali | | |
| 10/02/2019 | La Repubblica (ed. Milano) Pagina 2 | 54 |
| <hr/> | | |
| Porti aperti, il patto tra le metropoli europee per i profughi | | |
| 10/02/2019 | Il Sole 24 Ore Pagina 2 | 55 |
| <hr/> | | |
| Da Londra ad Amsterdam, cambiano rotta 250 aziende | | |

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campana 50 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it



Domani gratis
I soldi che lo Stato perde sprecando i fondi europei Solo spiccioli ai Comuni
di **Ferruccio de Bortoli** nell'inserito



Serie A
L'Inter vince con Lautaro Per il Napoli pari a Firenze
di **Bocci, G. De Carolis, Fiocchini** e **Scozzafava** alle pagine 38, 39 e 41

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

Passato e presente

L'ARMONIA PERDUTA CON PARIGI

di Sergio Romano

Nella storia dei rapporti italo-francesi vi sono momenti di grande amicizia e di reciproca ammirazione. Dobbiamo alla Francia alcune pagine decisive del Risorgimento. Abbiamo combattuto nello stesso campo la Grande guerra. Ancora prima di costruire insieme la Comunità economica europea, avevamo creato nel marzo del 1947, a Torino, una Unione doganale. Vi fu persino un momento, fra il 1956 e il 1958, quando Italia e Francia, insieme alla Germania, lavorarono segretamente alla costruzione di un ordigno nucleare. Ma vi furono anche, nelle loro relazioni, invidie, gelosie, dispetti e una lunga serie di screzi e bisticci più o meno gravi. All'Italia non piacque che la Francia vendesse i suoi Mirage a Gheddafi quando il leader libico, dopo la conquista del potere, aveva da poco costretto gli italiani a lasciare il Paese; e certamente non piacque a Berlusconi che la Francia di Nicolas Sarkozy agredisse la Libia di Gheddafi nel 2011 e mandasse all'aria l'accordo che il presidente del Consiglio italiano aveva concluso con il leader libico a Bengasi nell'agosto del 2008. Ma alla Francia non piacque che il ministro degli Interni italiano, nel 2011, desse permessi di soggiorno a parecchie migliaia di migranti tunisini, ansiosi soprattutto di attraversare la Penisola per entrare in Francia; e al ministro Roberto Maroni non piacque che la polizia francese di frontiera, a Ventimiglia, il restituisse all'Italia nel giro di poche ore.

continua a pagina 26

Politica Sindacati in corteo: ora si cambi. Calenda: basta tatticismi, pronto a cedere il passo

Nuovo fronte con le banche

I vicepremier: azzerare Bankitalia e Consob. Via Nazionale: noi indipendenti

LO STRAPPO CON L'ESECUTIVO

La piazza anti populista

di Dario Di Vico

Nel corteo la rottura con il populismo politico. Ora serve un'agenda. Nessuno sconto ai provvedimenti bandiera.

a pagina 7

DALLA LOTTA AL POTERE

Il vicepremier e i fisci

di Marco Imarisio

Qualcuno ricordi a Luigi Di Maio che ha vinto le elezioni. Governa lui, ora. E in tale ruolo può essere criticato e fischiato.

a pagina 2

GIANNELLI

DOPO IL CASO SIGNORINI APPRENSIONE IN BANKITALIA



Si apre un nuovo fronte di scontro: il governo sfida i banchieri. «Li faremo cantare» promette il vicepremier Luigi Di Maio. «Bisogna azzerare Bankitalia e Consob» dice l'altro vicepremier Matteo Salvini. Via Nazionale: noi indipendenti. Scendono in campo i sindacati e chiedono che l'esecutivo cambi. Carlo Calenda: basta con i tatticismi sul manifesto europeista.

da pagina 2 a pagina 8

LA REPLICA

«Parole ingiuste»

di Antonella Baccaro

a pagina 3

Festival La vittoria con il brano «Soldi»



Mahmood, 27 anni, italo-egiziano è il vincitore del Festival di Sanremo con la canzone «Soldi». Un trionfo a sorpresa davanti al favorito Ultimo e al Volo

Sanremo, trionfa Mahmood Ultimo e Volo battuti in finale

di Renato Franco, Andrea Laffranchi e Nino Luca

Vittoria a sorpresa al Festival di Sanremo. Trionfa Mahmood con la canzone «Soldi». Precede in classifica Ultimo e il brano «I tuoi particolari» e il Volo con «Musica che resta». Proteste del pubblico per l'esclusione dal podio di Loredana Berté. Tra gli ospiti protagonista Eros Ramazzotti.

da pagina 34 a pagina 37

PADIGLIONE ITALIA

di Aldo Grasso

I CONTI (SBAGLIATI) DEL SOTTOSEGRETARIO

Ancora Carlo Sibilla, ancora lui. Il sottosegretario all'Interno ha pubblicato un tweet in cui mette alla berlina, a suo dire, alcuni oppositori del reddito di cittadinanza. Al grido «senza vergogna», accanto al nome di Carlo Cottarelli, Tito Boeri, Valeria Fedeli, Carlo Calenda, Mario Monti, il pentastellato ha messo le cifre dei loro proventi annuali. Senza accorgersi che a Boeri dovrebbe fare un monumento: pur gestendo miliardi di patrimonio, milio-



Sibilla
Le gaffe del grillino che non crede allo sbarco sulla Luna e ai vaccini

ni di pensionati e migliaia di dipendenti, dall'Inps ha ricevuto 102.000 euro lordi. Fare i conti in tasca agli altri è sempre un esercizio da poveri di spirito. Tra molte gaffe, Sibilla è famoso perché nella sua militanza politica ha sostenuto che lo sbarco sulla Luna è una farsa, ha più volte messo in dubbio gli attentati terroristici degli ultimi anni (Charlie Hebdo, Parlamento canadese...), insinuando una regia occulta e si è attivato contro i vaccini. Quando i grillini han-

no organizzato il Restitution Day, ha detto che era l'evento «più rivoluzionario dagli omicidi di Falcone e Borsellino». Crede che Dio abbia creato il mondo in tre giorni. Il suo motto è: «Non permettere a TV senza spettatori, a giornali senza lettori e a banche senza soldi di condizionare il tuo modo di pensare». È fatto così. Qualunque sia lo stipendio di Sibilla, commisurato alla sua intelligenza delle cose, è sempre troppo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITALIANI/DARIO ARGENTO



«Perseguitato dagli stalker»

di Candida Morvillo

«Sono perseguitato dagli stalker turbati dai miei film. Non potrei vivere senza Asia»: Dario Argento si racconta.

a pagina 25

STORIE & VOLTI

MESSINA (INTESA SANPAOLO)

«L'Italia riparta dai punti di forza Via ai cantieri»

di Nicola Saldutti



«Ripartire dai punti di forza. Per la crescita va ridotto il debito. Subito cantieri per ospedali e scuole. E stringere legami più stretti con l'Europa»: Carlo Messina, amministratore delegato di Intesa Sanpaolo in un'intervista al Corriere della Sera.

a pagina 9

IL MINISTRO BUSSETTI

Le frasi sui prof e l'ira del Sud «Non li ho offesi»

di Valentina Santaripia

«Più impegno del prof del Sud»: la frase del ministro Marco Bussetti scatena la polemica. «Parole inaccettabili». Lui si difende: «Non sono anti meridionale ma sbagliato chiedere solo risorse».

a pagina 14

CADUTA DAL 5° PIANO

La bimba salvata dalla sorellina Miracolo a Milano

di Andrea Galli

Bimba di tre anni cade dal quinto piano di una casa di Milano: la sorella la prende al volo e la salva. La piccola aveva perso l'equilibrio lanciando le chiavi.

a pagina 21 commento di Bossi Fedrigotti

9 771120 418008



Bussetti, ministro leghista dell'Istruzione: "Più fondi alle scuole del Sud? No, devono lavorare di più". Ma la Lega non aveva levato dal logo la parola Nord?



Domenica 10 febbraio 2019 - Anno 11 - n° 40
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

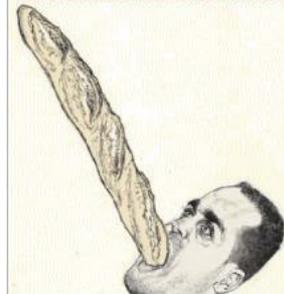
€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Bosky Money"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SCONTRO AL COLLE Su Signorini, uomo di Visco

Bankitalia, Conte resiste a Mattarella: "Si deve cambiare"

Mannelli

BAGUETTE PER UN MASSACRO



■ Premier, Di Maio e Salvini uniti contro il vicedirettore caro al Quirinale, difeso solo da Tria e Giorgetti. I vicepremier applauditi dai truffati da Etruria&C: "Azzeriamo Palazzo Koch, c'antino i banchieri"

DI FOGGIA, MELETTI E PALOMBI A PAG. 2-3

LANDINI&C. "Siamo l'Italia reale"

I 200mila in piazza con i sindacati zittiscono il governo

CANNAVÒ E CAPOREALE A PAG. 6-7

DELIRI Ode al senatore prescritto per mafia

La Casellati beatifica Andreotti: "La gobba era un monumento"



Presidente del Senato Maria Elisabetta Alberti Casellati Ansa

BARBACETTO A PAG. 11

LO STATO CHIEDA SCUSA A MANUEL

ANTONIO PADELLARO A PAG. 12

IL FASCISMO NATO CON IL PRIMO RE

FURIO COLOMBO A PAG. 13

Il Festival di Sanmatteo

MARCO TRAVIGLIO

Lo so, cari lettori, vado contro i miei interessi di direttore e azionista del Fatto. Ma vi invito, per puro spirito altruistico, a dare ogni tanto una sbirciatina a *La Stampa*, giornale un tempo della Fiat e ora del Tav (anzi, "della" Tav; anche per la *Bustarda* quel treno è femmina). È uno spasso e non voglio tenermelo tutto per me. Dovete sapere che *La Stampa* è un quotidiano dichiaratamente anti-populista (ci scrive Johnny Riotta che, non avendo lettori, detesta qualunque accenno al popolo) e anti-sovranoista (con la trascurabile eccezione della famiglia reale Agnelli-Elkann). Ma anche filo-Ue (se non fosse scritto in italiano, parrebbe un giornale straniero), filo-Usa (salvo quando gli americani osano disobbedire alla *Stampa* ed eleggere Trump) e dunque anti-Russia (qualunque cosa accada in Occidente che non piace alla *Stampa*, è colpa di Putin: comprese le fake news, escluse quelle che racconta *La Stampa*). Con queste robuste premesse, il Nemico Pubblico Unico è il governo 5Stelle-Lega. Poi però, purtroppo, accadono alcune cose. *La Stampa* è sì Tav, e Salvini pure. *La Stampa* sta col partito degli affari nascosto dietro sette madamine, e Salvini pure. *La Stampa* adora il golpista massone venezuelano Guaidò, e Salvini pure. *La Stampa*, come i suoi padroni, vuole che non cambi nulla, e Salvini pure. *La Stampa* stravede per Macron, anzi se non avesse lettori a Cuneo uscirebbe direttamente in lingua francese, e Salvini vuole fare la pace con Macron mentre il M5S fa la guerra.

E così Salvini diventa il beniamino de *La Stampa*, costretta a derubricare a dettagli il suo antieuropeismo e il suo filoputinismo, e a mettere in naftalina tutti i giornalisti che la menavano un giorno sì e l'altro pure con le fake news, i troll e i rubli made in Russia. Non solo: ieri *La Stampa* dedicava un'intera pagina d'intervista a Salvini, e non in veste di vicepremier, o di ministro dell'Interno, o di leader della Lega, o di imputato per sequestro di persona aggravato, bensì in quella di critico musicale. L'altra sera, quando la collega Michela Tamburrino l'ha raggiunto a domicilio, Salvini s'è allarmato non poco: ora questa cattivona mi bersaglierà sui miei rapporti con Mosca, i miei attacchi all'Ue, ai migranti e alle Ong, i 149 milioni rubati dalla Lega. Infatti era pronto a estrarre dal guardaroba i consueti travestimenti: uniforme da cosacco, camicia bruna lepenista, giubbotto della Polizia, divisa della Protezione civile, calzamaglia verde con piedipi porco ecc. Invece niente: l'intervistatrice voleva sapere di Sanremo, nel senso di festival della canzone.

SEGUE A PAGINA 24

PROTESTA Dopo lo sgombero

Guerriglia a Torino: polizia sopraffatta dagli anarchici



BERTOLINO E MILOSA A PAG. 9

ERA GIÀ TUTTO SU YOUTUBE Scenette e battute plagiate da Martin, Bean, Smith & C.

Sanremo, sketch tutti copiati con 11 autori costati 1,2 milioni

■ Si è chiuso il secondo festival targato Baglioni. Sarà ricordato per la Rolls Royce e le gag "poco originali": una squadra di calcio per scriverle, bastava guardare internet

LUCARELLI, ROSELLI, SCANZI E TRUZZI DA PAG. 20 A 22

La cattiveria

Berlusconi: "Mi considero un sacerdote della democrazia". La suora la fa Nicole Minetti

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT



MARA MAIONCHI

"Da Renga fesserie contro le cantanti: l'ha sentita Arisa?"

■ Musica & Gender: polemiche dopo la frase sulla "supremazia canora maschile" Lui: "Mi sono incartato..."

MANNUCCI A PAG. 22

VERSO GLI OSCAR Niente visto al protagonista di "Roma"

Un "muro" contro la star di Cuarón

ALESSIA GROSSI

Non ci sono soltanto le migliaia di centroamericani della carovana dei migranti a spingere alla frontiera del Messico con gli Stati Uniti. Pericolosi perché "traffucanti di droga", secondo l'ultima campagna del Presidente Donald Trump. A chiedersi di scavalcare il muro, quello che già c'è a Tijuana e quello



che The Donald vorrebbe costruire, c'è anche Jorge Antonio Guerrero, Fermin, uno dei protagonisti del film *Roma* di Alfonso Cuarón, candidato agli Oscar 2019 con 10 nomination. L'attore messicano, classe '93, infatti, pare non sia persona gradita negli States, essendosi visto rifiutare per tre volte il visto di ingresso.

A PAG. 16

COME EVADERE IL FISCO E VIVERE FELICI

(ALLA FACCIA DI MILIONI DI ITALIANI ONESTI)



In edicola a 3,90€

LUCA ARGENTERO



"Il fisico mi aiuta E con Indiana Jones che figura"

FERRUCCI A PAG. 18-19



il Giornale



DOMENICA 10 FEBBRAIO 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 35 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

CONTROCULTURA Benvenuti nell'era Cyborg: l'ultima evoluzione umana Sacchi alle pagine 23 e 24-25

IL GIORNO DEL RICORDO

Mattarella sulle Foibe: basta negazionisti Berlusconi: follia rossa

Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, per il Giorno del Ricordo commemora le vittime della Foibe di Tito e zittisce i negazionisti: «Sono state una grande tragedia italiana» e parla «di intolere-

rabile cortina di silenzio alimentata da interessi politici». Silvio Berlusconi scrive una lettera: «Un orrore comunista da non dimenticare».

servizi alle pagine 6-7

CARNEFICINA NASCOSTA

QUELL'ODIO CANCELLATO DALLA STORIA

di Antonio Tajani

Per Norma Cossetto, la ventitreenne studentessa istriana di Visinada stuprata da un branco di diciassette partigiani titini e buttata ancora viva nella foiba. Per i 97 finanziari innocenti prelevati dalla caserma di Via Campo Marzio a Trieste il 2 maggio del 1945 trucidati nella foiba di Basovizza. Per le centinaia di altri finanzieri, carabinieri, agenti di polizia e funzionari di Stato infoibati nelle cavità carsiche sparse in tutta l'Istria. Per Don Bonifacio, assassinato in «odium fidel» nel 1946 e beatificato da Papa Benedetto XVI, per tutti i sacerdoti e i religiosi che sono stati infoibati solo per avere avuto una fede. Per le migliaia di italiani - solamente «colpevoli di essere italiani» - uccisi barbaramente dai soldati con la stella rossa. Infine, per tutti quegli altri italiani che nel silenzio generale dovettero abbandonare l'Istria, Fiume e la Dalmazia per disperdersi in Italia (...)

segue a pagina 6

GIUSTIZIA È FATTA

UNA LEZIONE AI NOSTALGICI DEL COMUNISMO

di Gian Micalessin

Grazie presidente Mattarella. Da queste pagine nei giorni scorsi avevamo auspicato un suo intervento che ribadisse l'invulnerabilità della Giornata del Ricordo, minacciata dall'indifferenza di molte istituzioni, dal disinteresse di una parte della cultura e dai tentativi di riproporre tesi negazioniste o riduzioniste. Non ci illudiamo di averla influenzata, ma le siamo grati per la sensibilità con cui è intervenuto sull'argomento. Le sue parole pronunciate ieri, con 24 d'ore d'anticipo sul Giorno del Ricordo, sono esemplari perché chiariscono dei punti che qualcuno vuole nuovamente rendere controversi o discutibili con l'obiettivo di mettere in dubbio non solo la verità storica delle Foibe, ma anche la tragedia dell'esodo di istriani e dalmati. Lei l'ha impedito e l'ha fatto con fermezza e sostanza. Parlando di «grande tragedia italiana» ricorda a tutti (...)

segue a pagina 7

RIVOLTA DEI GILET GIALLI A PARIGI I soci di Di Maio all'opera



VIOLENZA SENZA FINE Tredicesimo fine settimana di scontri nel cuore di Parigi: arresti e feriti. Chiusa la Torre Eiffel

De Remigis a pagina 4

CI RUBANO LA MATTINA

Dalle 8 alle 11:23 al lavoro per le tasse

Lodovica Bulian

Sena una giornata lavorativa è composta da otto ore, le prime tre e mezza servono per pagare tasse e contributi vari. Ogni giorno dalle 8 alle 11.23, gli italiani lavorano per il Fisco. Lo dice il cronometro della Cgia di Mestre, che ha misurato il tempo necessario per assolvere a tutti gli adempimenti fiscali chiesti dallo Stato. Questo vuol dire che solo le altre 4 ore e mezza della giornata sono dedicate a «costruirsi il reddito o la retribuzione netta».

a pagina 8

ATTACCO SENZA PRECEDENTI

I gialloverdi assaltano il fortino di Bankitalia

di Francesco Forte

Lo spread sul nostro debito è salito pericolosamente verso i 300 punti, mentre per il primo trimestre del 2019 si profila non la crescita zero del Pil, ma il rischio di una sua nuova riduzione. E se si flette il Pil, il rapporto debito pubblico Pil peggiora. È perciò estremamente pericoloso l'assalto dei 5 stelle al vertice della Banca d'Italia, che si manifesta con la opposizione del vicepremier Di Maio (...)

segue a pagina 2

Cesaretti, De Francesco e Meoni alle pagine 2-3

L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

La dittatura dell'ignoranza

«Uno uguale uno» significa annullare la competenza. E si finisce come in Venezuela...

L'altra sera ho assistito ad un dibattito televisivo che mi ha molto impressionato. Non dirò dove l'ho visto, ma sarebbe potuto avvenire su qualunque rete. Erano presenti quattro persone, due grandi giornalisti esperti di economia e due donne (ma potevano essere due uomini) che non ne sapevano niente, assolutamente niente. Il risultato è stato che le persone che non sapevano niente sono riuscite a surclassare, rendere muti, quelli che sapevano. In che modo? Gridando le loro stupidaggini come verità incontrovertibili e scartando tutte le obiezioni serie con un gesto di rifiuto. Poi citavano fatti inesistenti, cifre inventate, con la sicurezza dogmatica che solo l'ignorante fanatico può avere. Ripetevano slogan

detti dai loro capi, luoghi comuni che circolano su internet dove ciascuno racconta le frottole che vuole.

Ed ho pensato che il popolo da solo non può governarsi perché da solo finisce in balia di demagoghi spregiudicati, di fanatici, talvolta di squilibrati e viene istupidito con menzogne, false notizie. Come è successo col comunismo, col nazismo e col fascismo. Mi viene in mente il fascismo quando il Duce chiedeva: «Volete burro o cannoni?» e la gente rispondeva ottusamente «Cannoni» o, alla domanda «Volete la vita comoda?» rispondeva «No!». Ed è successo lo stesso quando la folla gridava «Barabba» al posto di Gesù Cristo, o quella (...)

segue a pagina 10

IL FESTIVAL DI SANREMO

A sorpresa Mahmood conquista l'Ariston



alle pagine 30-31

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO), IL SERVIZIO È GRATUITO PER TUTTI I CLIENTI

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carlini

Tel. 06.684028 r.a. immobiliaremodulini@immobildream.it

immobildream

Non vendo sogni ma solide realtà.

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1956

IL GIORNO

DOMENICA 10 febbraio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 35 | Anno 20 - Numero 40 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



MILANO, IL TAR: «BANCHI IRREGOLARI» Niente portapenne? L'università rischia

PALMA ■ A pagina 17



CURNO, IL MESSAGGIO «Mia sorella è stata uccisa Non lasciate sole le altre donne»

G. MORONI ■ A pagina 16

CAPSULE GOURMET ristora

L'EDITORIALE

di SANDRO NERI

LE ATTESE DEL NORD

IN QUELLA che sembra una corsa del governo verso la moltiplicazione di nemici interni ed esterni si avvicina la scadenza della presentazione dei decreti sull'autonomia delle Regioni dallo Stato centrale. Al di là dei contenuti di quegli atti legislativi rimangono fortissime incognite sulla capacità di Lega e Movimento 5 Stelle di trovare una sintesi anche su questo tema, considerate le posizioni di partenza molto distanti. I governatori delle Regioni del Nord, anche l'Emilia Romagna governata da Stefano Bonaccini (Pd), premono per il riconoscimento di più ampie competenze in materie cruciali per il governo del territorio e delle comunità. In particolare i due presidenti di Lombardia e Veneto, entrambi leghisti, spingono sull'acceleratore affinché queste loro richieste vengano soddisfatte quanto prima. Alle loro dichiarazioni si sommano quelle di autorevoli esponenti del Carroccio, in particolare quelle del sottosegretario Giancarlo Giorgetti, che addirittura si spinge a mettere in discussione la tenuta stessa dell'esecutivo in carica.

[Segue a pagina 6]

Governo all'assalto di Bankitalia

Salvini e Di Maio: azzerare i vertici, chi ha sbagliato pagherà

FARRUGGIA e PASSERI ■ A pagina 5

INCHIESTA BOOM DI CONSEGNE A DOMICILIO: TORNA UN MESTIERE DIMENTICATO



PREMIATO
Salvatore Bruno,
napoletano,
uno dei migliori
portieri del 2018

LA RIVINCITA DEI PORTIERI

CARBUTTI e FEMIANI ■ Alle pagine 10 e 11

«SERVE PIÙ IMPEGNO»



Bussetti critica i prof del Sud Scoppia la bufera

Servizi e MARMO ■ Alle pagine 2 e 3

IL SONDAGGIO Il Meridione ha paura dell'autonomia

NOTO ■ A pagina 7

LE INTERVISTE Zaia e Bonaccini «Ecco le nostre ragioni»

TROISE, ORSI e MARIN
■ Alle pagine 6 e 7

Cade dal quinto piano, salvata al volo

Miracolo a Milano. Bimba di tre anni giù dalla finestra: finisce tra le braccia della sorella | Servizio ■ A pagina 15



Loreto (AN)
www.menghishoes.com



ASCOLTI IN CALO, MA SEMPRE ALTISSIMI

Sanremo, il successo di Baglioni E Ramazzotti illumina il gran finale



MANGIAROTTI, DEGLI ANTONI,
SPINELLI e DI CLEMENTE
■ Alle pagine 24 e 25

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

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

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA

ENERGIA

1° FARMACI

*Fonte dati IMS - vendite a volume integratori farmaci, anno terminante ottobre 2018. Gli integratori alimentari non sono sottoposti come i farmaci ad una dura sarda, equità e di una serie di altri sono.





Su Alias Domenica

MALCOLM LOWRY, romanzo inedito; intervista a Richard Flanagan; Emerson, i saggi; Nicholas Horsfall; Palermo, Steri, un grande restauro



Visioni

BERLINALE 69 La presa di parola delle donne in «Delphine et Carole, insoumuses» il film di Callisto Mc Nulty
Cristina Piccino pagina 8



Visioni

ACHILLE LAURO Il rapper romano a Sanremo e la polemica con Salvini: «Il mio pezzo piccola opera d'arte»
Cecilia Ermini pagina 9

il manifesto

quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 7,00

DOMENICA 10 FEBBRAIO 2019 - ANNO XLVIII - N° 35 www.ilmanifesto.it euro 1,50

DALLA PIAZZA AVVISO AI GOVERNANTI
NORMA RANGERI

Una manifestazione contro la manovra di bilancio di un governo che certo gode di un largo consenso popolare ma che ha di fronte anche una forte opposizione che viene dal mondo del lavoro. La grande partecipazione di lavoratori che ieri ha invaso Roma e che piazza S. Giovanni non riusciva a contenere, ne è l'evidente, vitale, importante e imponente dimostrazione. L'ultima piazza unitaria di Cgil, Cisl e Uil fu nel 2013 dell'era renziana che tante batoste avrebbe regalato ai diritti sociali e tanti soldi pubblici alle imprese. Chi stava male oggi sta peggio e chi si arricchiva con la crisi continua a farlo. Il cambiamento chiesto con il voto del 4 marzo e promesso da Lega e 5Stelle con le leggi bandiera del reddito e delle pensioni, incontra l'opposizione dei sindacati con la richiesta di un piano straordinario di investimenti e di una politica salariale contro la piaga dei lavoratori poveri, crescita con un incremento monstre del 30% chi ieri era in piazza, vale ricordarlo, ha pagato con una giornata di lavoro). In sostanza si reclama un vero cambiamento strutturale e si mette in evidenza il limite di una politica principalmente affidata alla redistribuzione del reddito. A onor del vero la manifestazione di ieri ha messo in evidenza anche limiti e contraddizioni, come testimoniava la presenza al corteo di una delegazione di imprenditori emiliani favorevoli alle trivellazioni nell'Adriatico. E bisognerebbe finalmente metterla all'ordine del giorno la questione del rapporto tra crescita e qualità dello sviluppo, almeno finché la resistenza ecologica del pianeta ce lo consente.

— segue a pagina 3 —

IMMENZA MANIFESTAZIONE. CGIL, CISL E UIL TORNANO INSIEME A ROMA

«Una manovra tutta da cambiare»

«L'aria sta cambiando, per questo il governo ci attacca», dicono tutti sul palco. Sei anni dopo l'ultima volta, Cgil, Cisl e Uil riempiono piazza San Giovanni. Al tempo dei social e della propaganda populista non era scontato. Gli esperti diranno che ci sono 200mila

persone, gli ottimisti il doppio. Ma al di là dei numeri, in tanti commentano: «Era ora»; «solo l'inizio».

La manovra «non dà risposte a chi per vivere deve lavorare ed è sempre più povero» e «Di Maio va dai gilet gialli ma non ha il coraggio di incontrare noi», nota Landini. E Anna Maria Furlan: «Come si fa a dire che il 2019 sarà bellissimo e incredibile? Lo sarà, ma perché non ci crede più nessuno».

Dal palco chiude Barbagallo: «Il governo non può ignorare una folla così immensa».

CHIARI, FRANCHI PAGINE 2,3

L'ATTACCO DI SALVINI E DI MAIO «Azzerare i vertici di Bankitalia»

Un attacco senza precedenti ai vertici di Bankitalia, ma anche della Consob, per ricomporre l'alleanza tra Lega e 5S. I due vicepremier non si facevano

vedere insieme da parecchio. Ieri sono tornati fianco a fianco e a sorpresa anche il leghista ha lanciato un durissimo affondo. COLOMBO A PAGINA 4

foto Sea Watch



«L'Europa naufraga quando viola le leggi del mare e criminalizza chi soccorre i migranti». Con un appello rivolto ai sindaci europei, otto primi cittadini spagnoli e italiani si mobilitano contro la chiusura di porti e frontiere e contro le politiche sovraniste che minacciano di uccidere l'Unione europea

pagina 6

Sindaci in prima linea

biani

PROFESSORI TERRONI, È FINITA LA PACCHIA



Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Epoca/CRM/202/21/03

L'appello

Salviamo l'Europa da se stessa

ADA COLAU

Il Mar Mediterraneo è stato la casa comune di civiltà millenarie nelle quali l'interscambio culturale ha significato progresso e prosperità. Oggi è divenuto la fossa comune di migliaia di giovani che vi trovano la morte per l'assenza di canali d'ingresso legali e sicuri.

— segue a pagina 5 —

all'interno

Foibe, la memoria corta degli italiani

Enzo Collotti a pagina 6

Copyright, la direttiva Ue punta sul business

Benedetto Vecchi a pagina 11

Quarant'anni dopo l'Iran è al fronte

Alberto Negri a pagina 12

Primarie e sinistra

Il salto coraggioso e indispensabile verso l'unità

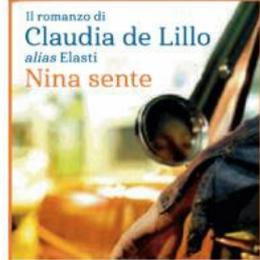
NICOLA ZINGARETTI

Le prossime elezioni europee saranno determinanti circa la prospettiva storica che il Vecchio Continente deciderà di scegliere. La disintegrazione, rovinosa per tutti, oppure un salto coraggioso e indispensabile per una maggiore unità politica.

— segue a pagina 11 —

Il romanzo di

Claudia de Lillo alias Elasti Nina sente



Una vittima, un intrigo finanziario, un giallo e una commedia sociale. Nina fa l'autista, sente ogni odore e ogni conversazione. E legge Il Manifesto.

MONDADORI www.mondadori.it



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 40 ITALIA
SPECIFICAZIONI IN ABBONAMENTO POSTALE 40% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/98

Fondato nel 1892



Domenica 10 Febbraio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

La memoria
Foibe, quelle stragi anti-italiani
Mattarella: «No ai negazionismi»
Campi a pag. 51, Conti a pag. 9



Allarme degli scienziati
«Fortnite», il videogioco da 300 milioni di utenti che crea dipendenza
Di Giacomo a pag. 11



La storia
Avvocato clochard gara di solidarietà per trovargli casa e dargli un lavoro
Crimaldi in Cronaca



L'analisi
L'inversione di rotta che serve all'economia

Romano Prodi

I dati sull'andamento dell'economia italiana e le previsioni sul futuro continuano a peggiorare. Le modeste cifre relative alla crescita, che solo due mesi fa erano imputate di eccessivo pessimismo, si sono trasformate in un obiettivo quasi irraggiungibile.

La produzione industriale peggiora ed è inferiore del 5,5% rispetto ad un anno fa: si tratta della caduta più grave degli ultimi cinque anni.

Alla crisi produttiva si affianca una diffusa crisi di fiducia, in conseguenza della quale i consumi ristagnano ed aumenta il risparmio. Il futuro è fonte di crescente preoccupazione, anche se il nostro governo mantiene le sue previsioni di una impossibile crescita. Il tutto senza tenere conto delle recenti correzioni del Fondo monetario internazionale, della Banca d'Italia, di Prometeia e, infine, della Commissione Europea, che prevede addirittura un aumento del Pil italiano dello 0,2%, cioè assai prossima allo zero. Già eravamo tra i fanalini di coda dello sviluppo europeo: ora siamo all'ultimo posto tra i 28 Paesi dell'Unione.

Una notevole parte di questo calo viene giustamente imputata alle tensioni internazionali e al rallentamento tedesco. Tutto questo non spiega tuttavia perché paesi che molto più di noi dipendono dall'economia germanica come la Polonia, la Repubblica Ceca e l'Olanda crescano più di noi e perché anche la Francia mostri dati molto più positivi dei nostri.

Continua a pag. 51

Le interviste del Mattino

«Prof emigrati, in ottomila potranno tornare al Sud»

► Il ministro: «La gestione della scuola sarà territoriale e più vicina ai cittadini. Sugli insegnanti sono stato franteso». Ma Di Maio lo attacca: «Fesserie, si scusi»

Lo Dico e Pirro alle pagg. 4 e 5

Il campionato Ancora un pareggio (0-0)



Napoli, che spreco a Firenze
Kouly: «Fuori chi non ci crede»

Gli Invitati Taormina e Ventre con Ciriello e Trieste da pag. 16 a 20

Il punto
SE LA VIA DEL GOL È STATA SMARRITA

Francesco De Luca

Una vittoria buttata. Nel peggiore dei modi. Almeno sei palle gol bruciate dal Napoli a Firenze, su un campo duro ma non impossibile.

Continua a pag. 50

Controcampo
HANSIK, SENZA DI TE TUTTO PIÙ DIFFICILE

Marilicia Salvia

Certo, pareggiare a reti inviolate è meglio che perdere a zero. Da questo punto di vista il passo in avanti è straordinario.

Continua a pag. 50

Il piano del Nord

L'autonomia che svuota i ministeri e fa assumere i docenti alle Regioni

I ministeri romani saranno «ridimensionati». Il piano è contenuto nelle riservatissime bozze di un piano predisposto dalle Regioni del Nord. Nell'ambito dell'autonomia i docenti potranno diventare dipendenti regionali.

Bassi a pag. 6

Di Maio e Salvini: azzerare Bankitalia L'allarme del Colle

Affondo all'assemblea dei truffati dalle banche La Lega: anche in Consob va cambiato tutto

Attacco frontale a Bankitalia: i vicepremier Di Maio e Salvini scelgono l'assemblea dei truffati delle banche, a Vicenza, per chiedere l'azzeramento dei vertici. Ma non solo. La Lega mette nel mirino anche la Consob. «Serve discontinuità, altro che cambiare uno o due persone», tuona Salvini. Fischì al capo M5S, che promette ai truffati: «Riscarcimenti in settimana».

Di Mito e Guasco a pag. 2

Il retroscena
Bce in campo, timori per spread e mercati

Le bordate a Bankitalia di Salvini e Di Maio preoccupano il Quirinale: tocca al premier trovare la soluzione. Conte appare stretto tra due fuochi. Il rischio è quello che possa esserci un intervento della Bce.

Conti e Santonastaso a pag. 3

Il sindaco e i social
Tweet DeMa di tutto, di più tranne Napoli

Paolo Barbuto

Il mondo Twitter di Luigi de Magistris, sindaco di Napoli? In testa alla pagina: «Proviamo a dimostrare con umiltà, ma con grande coraggio e determinazione, nonché con straordinaria forza di volontà che la Storia siamo noi». Eppure, a rileggere i «cinguettii» dalla rielezione nel 2016, de Magistris pensa solo otto volte a Napoli. Per il resto, spazio alle critiche al Governo, ai migranti, ai calciatori azzurri ma anche a Trump, Bob Dylan e Che Guevara.

In Cronaca

Il caso aeroporto
Scalo di Salerno 450 milioni sono già pronti

Rosa Palomba

Per rendere finalmente operativo l'aeroporto di Salerno «Costa d'Amalfi» sono già pronti 450 milioni messi a disposizione da Comuni, Provincia, Regioni Campania e Basilicata e Camera di Commercio. E scatta il nuovo pressing della Regione sul governo centrale, come già chiesto dagli imprenditori, per trasformare lo scalo salernitano in una struttura pienamente attiva. «Abbiamo seguito tutte le indicazioni ministeriali. Adesso il governo faccia una scelta, non ha più scuse e sono ormai in via di esaurimento le condizioni per investire altri soldi in un progetto incerto, sottoposto a una burocrazia incomprensibile».

A pag. 10

Il festival Sul podio Ultimo e Il Volo. Contestazioni in sala Sanremo, vince Mahmood ma l'Ariston acclama la Bertè



Federico Vacalebre alle pagg. 12 e 13

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT/MIL/SANITA DEL 20/12/2007



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141 - N° 40 ITALIA
Sped. in A.P. 01353/2002 conv. L. 4/2004 art. 1 c. 1 DCB/DM

NAZIONALE



Domenica 10 Febbraio 2019 • S. Arnaldo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

1500 anni
Leonardo Da Vinci
celebrazioni
in Europa e Usa
nel segno del genio
Arnaldi a pag. 17



Boom di vendite
Barbie, un'icona
irresistibile
anche nell'era
della tecnologia
A pag. 14



All'Olimpico
Rugby, Sei Nazioni
l'Italia tiene testa
al Galles ma cede
nel finale: 15-26
Ricci Bitti nello Sport



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

Allarme economia
Invertire
la rotta
prima che sia
troppo tardi

Romano Prodi

I dati sull'andamento dell'economia italiana e le previsioni sul suo futuro continuano a peggiorare. Le modeste cifre relative alla crescita, che solo due mesi fa erano imputate di eccessivo pessimismo, si sono trasformate in un obiettivo quasi irraggiungibile.

La produzione industriale peggiora ed è inferiore del 5,5% rispetto ad un anno fa: si tratta della caduta più grave degli ultimi cinque anni.

Alla crisi produttiva si affianca una diffusa crisi di fiducia, in conseguenza della quale i consumi ristagnano ed aumenta il risparmio. Il futuro è fonte di crescente preoccupazione, anche se il nostro governo mantiene le sue previsioni di una impossibile crescita. Il tutto senza tenere conto delle recenti correzioni del Fondo monetario internazionale, della Banca d'Italia, di Prometeia e, infine, della Commissione Europea, che prevede addirittura un aumento del Pil italiano dello 0,2%, cioè assai prossima allo zero.

Già eravamo tra i fanalini di coda dello sviluppo europeo: ora siamo all'ultimo posto tra i 28 Paesi dell'Unione. Una notevole parte di questo calo viene giustamente imputata alle tensioni internazionali e al rallentamento tedesco. Tutto questo non spiega tuttavia perché Paesi che molto più di noi dipendono dall'economia germanica come la Polonia, la Repubblica Ceca e l'Olanda crescano più di noi.

Continua a pag. 20

Il piano del Nord svuota-ministeri

► Le bozze segrete di Veneto e Lombardia: più risorse alle Regioni, ridimensionato il ruolo della Capitale
► Scuola, il ministro Bussetti: «Nel sud non servono soldi, impegnatevi di più». Rivolta di presidi e professori

Chiude la 69ª edizione del Festival. Ancora polemiche per Achille Lauro



Virginia Raffaele con Baglioni e Bisio durante la serata finale. In basso Loredana Berté (foto L'ESPRESSO)

Sanremo, un finale che parla romano

Da Ultimo a Silvestri, fino al super-ospite Ramazzotti

Marco Molendini

Un gran finale che parla romano. Dopo cinque notti e una sbornia totale di venti ore cala il sipario sul Festival di Sanremo.



La capacità di unire padri e figli

SANREMO Il vecchio Festival che è riuscito a unire padri e figli. Dai brani di Silvestri e Nigiotti, al dialogo di Bisio e Anastasio, la kermesse ha saputo far incontrare le generazioni.

Andrea Bassi

La parola utilizzata è «ridimensionamento». I ministeri romani dovranno dimagrire. E non si tratta soltanto di un effetto collaterale del progetto autonomista di Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna, ma di una richiesta messa nero su bianco nelle riservatissime bozze predisposte dalle Regioni d'accordo con il ministro degli Affari regionali. Intanto è rivolta contro il ministro Bussetti.

A pag. 5

Dubbi sull'analisi
Tav, la commissione del Mit si divide: contestato il «no»
Umberto Mancini

La commissione del Mit sulla Tav si divide sulle conclusioni. Uno dei membri, l'unico indipendente, contesta il «no».

A pag. 6

Di Maio e Salvini: azzerare Bankitalia Quirinale in allerta

► Un nuovo attacco all'indipendenza dell'istituto Bce in campo. Sindacati e imprese in piazza a Roma

ROMA Affondo di Salvini e Di Maio contro la Banca d'Italia: i vertici vanno azzerati. Un ulteriore fronte di polemica che preoccupa il Presidente Mattarella e la Bce. L'affondo è arrivato all'assemblea degli ex azionisti delle popolari venete, dove peraltro Di Maio è stato contestato. Il leader leghista: «Anche in Consob occorre cambiare tutto».

Scontri a Parigi
Gilet gialli all'attacco chiusa la Tour Eiffel
Nuova offensiva dei gilet gialli, ancora scontri a Parigi. Chiusa per fumo la Tour Eiffel, un uomo ha perso la mano per un'esplosione.

Pierantozzi a pag. 8

Conti, Dimito e Guasco alle pag. 2 e 3

Oggi le Regionali, il Pd spera nel civico Legnini In Abruzzo la sfida giallo-verde

Giovanni Sgardì

Con Salvini, in Abruzzo alleato con Fi e Fdi, che sogna il pieno. E, partendo da lontano, dalla base del 13,8% delle politiche 2018, di piantare la prima bandierina della Lega in una regione del Centrosud. E c'è il M5S, solo, mai tentato di rinnovare lo schema di accordo nazionale con i leghisti, che spera di capitalizzare il 39,8% delle ultime politiche; e che teme al tempo stesso un'eccessivo consenso che possa farlo retrocedere al terzo posto. Oggi urne aperte per le Regionali in Abruzzo dalle 7 alle 23.

A pag. 10

Il giorno del ricordo Foibe, quelle stragi anti-italiani Mattarella: «No ai negazionismi»



Alessandro Campi

Oggi si celebra il Giorno del Ricordo, istituito con legge dello Stato nel marzo 2004 per commemorare le vittime italiane delle violenze consumatesi sul confine orientale tra il 1943 e il 1947: prima gli "infobolamenti", più tardi l'esodo.

A pag. 9
Conti a pag. 9

PESCI, ASCOLTARE I CONSIGLI DEL CUORE

Buona domenica, Pesci Recita un proverbio olandese: «Non esprimero i tuoi desideri, potrebbero avverarsi». Voi, invece, fate bene a esprimere quello che desidera il cuore. Le stelle annunciano amore. Oggi cominciano a preparare il bellissimo spettacolo del vostro compleanno. Mercurio entra nel segno e smuove il mare delle buone opportunità nel lavoro, in affari, durante i viaggi, in casa. Ci sarà forse qualche problema con Giove, ma basta seguire un'alimentazione adatta. Auguri.

© RISPONDERE RERINATA L'oroscopo a pag. 33

Roma, pressing del ministro. E Grillo molla la sindacata Rifiuti, Costa alla Raggi: fai presto

ROMA Il ministro all'Ambiente Sergio Costa segue da vicino la crisi, ora politica, dei rifiuti romani. Una crisi detonata nella giunta di Virginia Raggi con le dimissioni dell'assessore Pinuccia Montanari. Ora il ministro va in pressing sulla sindacata: «Vai avanti ma risolvi la crisi, fai presto». E intanto la Raggi prende l'interim sui rifiuti: «Gestisco io l'Ambiente. Ora si cambia, serve il pugno di ferro». Beppe Grillo intanto molla la sua sindacata e scrive all'ex assessore: hai fatto bene ad andartene.

Canettieri e De Cicco a pag. 11

Marcia di solidarietà ad Acilia Manuel, volevano uccidere un pugile amico dei boss



ROMA Gli aggressori di Manuel Bortuzzo, giovane promessa del nuoto, volevano in realtà sparare a un pugile amico dei boss con cui si erano scontrati poco prima. Le indagini stanno cominciando a chiarire tutti i contorni della vicenda, mentre ieri ad Acilia si è radunata una folla per esprimere solidarietà a Manuel.

Mozzetti e Polisano a pag. 13

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

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

DOMENICA 10 febbraio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 35 | Anno 20 - Numero 40 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, SU LUGHESE E MONTANARA Presto in funzione due nuovi velox

SERVIZI ■ In Cronaca di Imola



BOLOGNA Le spaccano il polso durante la rapina

■ In Cronaca di Bologna

CAPSULE GOURMET ristora

L'EDITORIALE

di PAOLO GIACOMIN

LA POSTA IN GIOCO

L'ATTACCO alla Banca d'Italia e, in second'ordine, a organismi di controllo come la Consob, è l'ultimo atto di una campagna elettorale mai finita. O, se preferite, il primo calcio negli stinchi della partita di ritorno populismo contro tutti. In fondo, se ha funzionato il 4 marzo 2018, perché non riprovarci? Solo che tirare martellate alle istituzioni per racimolare consenso è un gioco pericoloso.

■ A pagina 6

IL COMMENTO

di GIORGIO LA MALFA

UNA DERIVA MALSANA

ABYSSUS invocat abyssum - come dice la Bibbia. Giovedì in Consiglio dei ministri i 5 Stelle hanno scatenato una gazzarra contro la conferma del vicedirettore della Banca d'Italia Luigi Federico Sigmorini, proposta dal Consiglio Superiore della Banca in base alle procedure di legge. Il Consiglio dei ministri deve essere "sentito" su questa proposta ma un'eventuale opposizione deve avere solide e documentate ragioni.

■ A pagina 5

Governo all'assalto di Bankitalia

Salvini e Di Maio: azzerare i vertici, chi ha sbagliato pagherà | FARRUGGIA e PASSERI ■ A p. 5

BOOM DI CONSEGNE A DOMICILIO: TORNA UN MESTIERE DIMENTICATO



INCHIESTA

PREMIATO Salvatore Bruno, napoletano, uno dei migliori portieri del 2018

LA RIVINCITA DEI PORTIERI

CARBUTTI e FEMIANI ■ Alle pagine 10 e 11

Cade dal quinto piano, salvata al volo

Miracolo a Milano. Bimba di tre anni giù dalla finestra: finisce tra le braccia della sorella | Servizio ■ A p. 15

«SERVE PIÙ IMPEGNO»



Bussetti critica i prof del Sud Scoppia la bufera

Servizi e MARMO ■ Alle pagine 2 e 3

IL SONDAGGIO Il Meridione ha paura dell'autonomia

NOTO ■ A pagina 7

LE INTERVISTE Zaia e Bonaccini «Ecco le ragioni del Nord»

TROISE, ORSI e MARIN ■ A p. 6 e 7

manghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

9 0210
9 771128 674411

ASCOLTI IN CALO, MA SEMPRE ALTISSIMI

Sanremo, il successo di Baglioni E Ramazzotti illumina il gran finale

MANGIAROTTI, DEGLI ANTONI,
SPINELLI e DI CLEMENTE
■ Alle pagine 24 e 25



VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

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

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

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1 GIORNO

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



SpazioGenova
LA CITTÀ DELL'AUTO
FIRI
VASTA ESPOSIZIONE... PUNTE CARERA 30 B
WWW.SPAGIOPENOVA.IT

DOMENICA 10 FEBBRAIO 2019

IL SECOLO XIX

SpazioGenova
VISITA IL NUOVO SITO
WWW.SPAGIOPENOVA.IT

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CCCCIII - NUMERO 35, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. - per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniladvertising.it

GNN

OGGI IL FROSINONE AL FERRARIS
Samp, Quagliarella e Gabbiadini
per dare l'assalto all'Europa

BASSO / PAGINE 40 E 41



IL MATCH ALLE 12.30 AL DALL'ARA
Il Genoa sfida il Bologna di Miha
in ballo c'è una fetta di salvezza

ARRICHELLO / PAGINE 42 E 43



INDICE

| | |
|----------------------|---------------|
| primo piano | pagina 2 |
| cronache | pagina 10 |
| economia & marittimo | pagina 13 |
| genova | pagina 18 |
| cinema/tv | pagina 33, 35 |
| zte | pagina 38 |
| sport | pagina 40 |
| meteo | pagina 47 |

LE AUTHORITY NEL MIRINO DEL GOVERNO

Di Maio e Salvini contro Bankitalia e Consob «Azzeriamo i vertici»

I vicepremier ritrovano sintonia attaccando sul caso dei crac bancari «Non c'è stata vigilanza, quindi si deve cambiare». Conte in difficoltà

Il governo attacca frontalmente Bankitalia e Consob. Il siluro è stato lanciato ieri in contemporanea, con una sintonia che sembrava svanita, dai due vicepremier, Savini e Di Maio. L'accusa nei confronti dei due istituti non aver vigilato abbastanza per evitare i crac delle banche. In gioco c'è la nomina del vice di Ignazio Visco, governatore di Bankitalia. In via Nazionale attendono un segnale dal Colle. Per il premier Conte «la soluzione è rinvviare la nomina».

BARBERA, ORIGNETTI, LOMBARDI E MAGRI / PAGINE 2 E 3

L'ANALISI

CARLO COTTARELLI

LA RECESSIONE ANNUNCIA UNA NUOVA CRISI

Lo spread che aumenta e la recessione tecnica sono segni premonitori di una nuova crisi. Lo scontro politico e diplomatico con la Francia si prende tutta l'attenzione ma fa passare in secondo piano l'aumento del differenziale tra i titoli.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

LA PROTESTA

Francesca Schianchi / ROMA

Il ritorno dei sindacati in piazza: ci resteremo Beppe Grillo li attacca

Il sindacato torna in piazza, unito, contro le politiche economiche del governo. Il segretario della Cgil Landini avverte: «Non ci fermeremo». Beppe Grillo li punge: «Sono come madamine travestite». Conferiti: «Ripartire dai diritti sociali».

L'ARTICOLO / PAGINA 10

Festival, il re è Mahmood Secondo Ultimo, terzo Il Volo

È Mahmood con il brano "Soldi" il vincitore della 69esima edizione del Festival di Sanremo, al termine di una lunghissima notte. Secondo Ultimo, terzo Il Volo. Quarto posto, fischiatissimo dall'Ariston, per Loredana Bertè. A Daniele Silvestri il premio della critica. L'INVIATO MATILDE CABONA / PAGINE 36 E 37



LE PAGELLE

Renato Tortarolo / SANREMO

Promosso Baglioni Bertè bocciata e Bisio rimandato

L'ARTICOLO / PAGINA 38

IL PERSONAGGIO

Tiziana Leone / SANREMO

Raffaele show: «Ho sempre e solo cercato l'equilibrio»

L'ARTICOLO / PAGINA 36

ROLLI



DOPO LO SGOMBERO DI UN CENTRO SOCIALE. AGENTI FERITI E ARRESTI

Guerriglia degli anarchici terrore in centro a Torino

Bruciano i cassonetti non lontano dal centro di Torino. Si sgretolano le vetrate. Nel sabato dello shopping esplose la follia di chi, vestito di nero, con i caschi e le maschere sul viso, vuol vendicarsi di un «sopruso» che sopruso non è. La polizia ha chiuso l'Asilo, storica casa del mondo anarchico torinese. Lo ha fatto dopo 25 anni. E dopo che la Digos ha arrestato sei persone sospettate di 23 attentati commessi in giro per l'Italia. E la base dove tutto veniva organizzato era proprio l'Asilo di via Alessandria. È per questo che è nata la vendetta. Un sabato di delirio e di terrore.

POLETTI / PAGINA 7

IL CASO

Patrizia Mazzarello

Parigi blocca i gilet diretti a Ventimiglia Dialogo con Roma

Mentre Parigi veniva presa d'assalto dai gilet gialli, con incendi e vetrine spaccate, in Costa Azzurra maturava la prova di disgelo tra Italia e Francia. Una delegazione di gilet gialli diretti alla frontiera di Ventimiglia è stata bloccata con un accordo Roma-Parigi.

L'ARTICOLO, LESSI E UN COMMENTO DI MAURO BARBERIS / PAGINE 6 E 7

LA POLEMICA

Alessandra Costante

Bussetti ai prof del Sud «Servono impegno e sacrifici, non fondi»

L'ARTICOLO / PAGINA 10

TOCCA TERRA IL PRIMO PEZZO DEL MORANDI

Ponte, ora la Procura accelera l'inchiesta: nuova lista di indagati

Il primo pezzo di ponte Morandi ha toccato terra, ieri, alle 18.20, dopo dieci ore di lenta discesa. Nel frattempo la Procura accelera i tempi dell'inchiesta. Entro la fine della prossima settimana scatta il secondo incidente probatorio, con decine di nuovi indagati in arrivo.

DE FAZIO, FORLEO, FREGATTI, INDICE E SCULLI / PAGINE 8, 9, 16 E 17



LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

Mettersi alle spalle le macerie è giusto, ma servono i bulloni

L'ARTICOLO / PAGINA 9

UN UNICO PARTNER, TANTI VANTAGGI.

Per saperne di più 010-7227277 europam.it



CASA CONDOMINIO AZIENDE
EUROPAM
GAS E LUCE



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tu per tu
Paolo Scaroni
«IO MANAGER
NELLE PUBLIC
COMPANY, MAI
SOTTO PADRONE»

di Paolo Bracco
a pagina 7



MARSH RISK CONSULTING

RISCHIO CYBER:
conosci l'impatto
sul tuo business?



Brexit, 250 multinazionali pronte a emigrare — P.2 Allarme imprese, dal legno al tessile: mercato francese cruciale — P.4 Giro d'affari NBA a 7 miliardi — P.14

domenica

Divina
Commedia
Ottocento anni
di Dante
raccontati con
le immagini

di Lina Bolzoni — a pag. 19



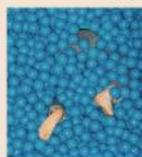
Gemme persiane
Comesi educano
i mameucchi

di Giuliano Boccali — a pag. 23

.lifestyle

Sostenibilità
I mille usi
della plastica:
riciclare
è meglio
che bandire

di Casadei-Crivelli — a pag. 15



Montagna
Arte e design
tra boschi e neve

di Beghelli e Invernati — pag. 17

lunedì

Domani con
Il Sole 24 Ore
E-fattura:
più vicina
la prova verità

Condoni, hanno già aderito in 400mila

Pace fiscale Circa 260mila domande arrivano dalla rottamazione-ter. Nuova spinta dal Dl semplificazioni

Cresce l'appello per la pace fiscale. In pochi giorni «abbiamo raggiunto le 400mila adesioni» spiega il sottosegretario Bitonci (Lega). Il grosso delle richieste arriva dalla rottamazione-ter della cartelle, che al 7 febbraio registra 260mila «iscrizioni». Un numero destinato a crescere: per aderire c'è tempo fino al 30 aprile. E poi perché saranno tanti «non meno di

100-120mila» dice Bitonci - i debitori che pur non avendo versato la rata della rottamazione-bis il 7 dicembre saranno ripescati con la conversione in legge del Dl semplificazioni. Al conto vanno aggiunte anche le circa 80mila domande già pervenute per il «saldo e stralcio» destinato ai contribuenti con Isee fino a 20mila euro.

Mobili e Parente — a pag. 3

Attacco dei vicepremier: vanno azzerati i vertici di Bankitalia e Consob

RISPARMIO

«Bankitalia e Consob andrebbero azzerate». Salvini non lascia al M5S l'esclusiva dell'attacco Via Nazionale nel giorno dell'assemblea degli ex soci di Pop Vincenzo. Nel mirino di M5S anche il direttore generale, Salvatore Rossi, che scade a maggio. Domani il confronto alla Ue sul fondo per gli indennizzi.

Perone, Mobili, Trovati — a pag. 3

INCHIESTA

Dove vanno i debiti
Effetto caos per gli Npl: i fondi iniziano a cedere crediti

Morya Longo — a pag. 9

ModenantiQuaria

XXXIII MOSTRA DI ANTIQUARIATO

MODENAFIERE

9-17 FEBBRAIO

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

IN CONTEMPORANEA:
PETRA
ANTICO,
DECORAZIONE E DESIGN
PER PARCHI, GIARDINI
E RISTRUTTURAZIONI.
XXVI EDIZIONE

EXCELSIOR
XVIII RASSEGNA
DI PITTURA ITALIANA
DELL'Ottocento
E DEL NOvicesimo

WWW.MODENANTIQUARIA.IT

organizzazione: 0521 94020
info@modenantiquaria.it
col patrocinio di: FIM, BPER Banca



CGIL, CISL E UIL TORNANO A SAN GIOVANNI



Sindacati riuniti. La manifestazione di Cgil, Cisl e Uil "Futuro al lavoro" a Roma. Hanno sfilato anche le imprese "Sì Triv"

Sindacati in piazza: il Governo cambi rotta

Cgil, Cisl e Uil hanno riempito Piazza San Giovanni a Roma per sollecitare il confronto con il governo sulla piattaforma per la ripresa degli investimenti e lo sblocco delle grandi opere: «Il governo cambi rotta o non ci fermeremo». In piazza anche le imprese a favore delle trivelle. Poggiolini — a pag. 2

GLI EFFETTI DEL REDDITO DI CITTADINANZA

Salta l'assegno di ricollocazione: ora in 100mila perderanno il sussidio

Claudio Tucci — a pag. 2

Alta velocità, 18mila ore di ritardo L'Authority: ora rivedere l'orario

INCHIESTA SUI TRENI

Misure di Rfi anti-emergenza ma il garante denuncia l'uso intensivo della rete

I treni ad Alta velocità. Frece e Italo, hanno accumulato oltre 18mila ore di ritardo nel 2018, 4.460 in partenza e 13.687 a destinazione, con un peggioramento del 50,5% sul 2017. Ritardo medio di 7 minuti e mezzo. Da Rfi (P5) misure straordinarie di emergenza. Ma l'Authority dei trasporti scende in campo e chiede di riprogettare l'orario e alleggerire Termini e Milano Centrale. Giorgio Santilli — a pag. 5

EUROPA

IL CASO DIPLOMATICO

Italia-Francia: Conte al lavoro per ricucire lo strappo

Gerardo Pelosi — a pagina 4

LE PROSPETTIVE

Germania, crisi peggiore del previsto ma non sarà recessione

di Isabella Bufacchi — a pagina 6

LETTERA AL RISPARMIATORE

Per Generali la sfida è spingere i ricavi legati alle commissioni

di Vittorio Carlini — a pagina 8

IL FALLIMENTO DEL CASINÒ

Campione d'Italia cerca un futuro da zona franca

di Micaela Cappellini — a pagina 10



EDITORIALE

LA POLITICA PUÒ SALVARE L'ECONOMIA EUROPEA

di Sergio Fabbrini

L'outlook sulle previsioni economiche del 2019 e 2020, presentato dalla Commissione europea tre giorni fa, è preoccupante. Si dice che ci si aspetta che «il ritmo di crescita complessivo... si modererà rispetto agli alti tassi degli anni recenti», a causa della «grande incertezza» internazionale ed europea. Il Pil del 2019 dell'Eurozona viene tagliato seccamente al ribasso (di 0,6 punti all'1,3%), così come viene rivisto al ribasso il Pil del 2018 (dal 2,1 all'1,9 per cento). Le previsioni per l'Italia sono addirittura le peggiori di tutta l'area, prevedendo una crescita del Pil dello 0,2% nel 2019. Di fronte a questa prospettiva, ci si aspetterebbe che tutti i governi, a partire da quello italiano, si rimbocassero le maniche per trovare soluzioni cooperative. Aspettativa delusa. Anzi, a cominciare proprio dal nostro governo, ciò che viene fatto è esattamente il contrario. Si apre addirittura uno scontro diplomatico con la Francia. Nel secondo dopo-guerra non era mai successo che un ambasciatore francese venisse richiamato dal proprio governo per protestare contro le scelte e (soprattutto) i comportamenti di esponenti del governo italiano. Avvenne nel 10 giugno 1960, dopo che l'Italia fascista del dittatore Mussolini aveva deciso di dichiarare guerra alla Francia della Terza Repubblica del governo Reynaud. Come spiegano i nostri diplomatici, la economia e politica? La risposta va cercata nella rinascita del nazionalismo (divenuto sovranista). Vediamo perché.

— Continua a pagina 7

SQUILIBRI EUROPEI

IL NON DETTO SUL SURPLUS TEDESCO

di Marcello Minenna

L'ultima fotografia Eurostat sul commercio di beni dell'Eurozona col resto del mondo mostra un consolidamento del trend discendente iniziato negli ultimi anni. Già nel 2017 il surplus era sceso di oltre il 10% a causa del rafforzamento della moneta unica, delle tensioni legate al neo-protezionismo USA e delle difficoltà di alcuni settori.

— Continua a pagina 8

L'AGENDA UE

Una nuova Europa contro le grandi crisi

di Antonio Panelli

— a pagina 9



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 10 febbraio 2019 € 1,20

S. Scolastica
Anno LXXV - Numero 40

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

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



Il Capo dello Stato è stanco delle intemperanze di M5S e Lega. E medita il messaggio alle Camere

Occhio, Mattarella ha perso la pazienza

di **Luigi Bisignani**
Caro direttore, ora che anche il Premier giorgio Peppino Conte ha abbandonato gli impeccabili abiti del suo sarto di fiducia Paolo Di Fabio per giubbotti e felpe militari, il governo sta preparando una grande festa in maschera per il reddito di cittadinanza prima delle europee. Gli

strateghi pentastellati, in segreto, stanno architettando un grandioso show musicale e politico al Circo Massimo per consegnare (...) segue → a pagina 3

Primi fischi per Di Maio e Salvini

I due vicepremier dai risparmiatori truffati dalle banche, ma sono accolti dalla contestazione E allora serve un nuovo nemico: «Cacceremo i vertici Consob e Bankitalia». Ma non possono

IL TEMPO di Oshø



"Allora? com'è sta maestra?"

"E' intelligente ma nun se applica"

«I prof del Sud devono impegnarsi» Ministro nei guai per aver detto la verità

Magliaro e Striano → a pagina 16

Di Maio e Salvini prendono i primi fischi a Vicenza. Incontrano i risparmiatori scottati dalle banche venete e attaccano Palazzo Koch: «Non ha controllato, azzeriamo i vertici», ma la platea non ci sta. Caleri → a pagina 4

Giunte a rischio dopo il caso Ama Effetto Montanari Lo tsunami arriva fino ai Municipi

Novelli → a pagina 15

Voto locale e riflessi nazionali Maggioranza appesa alle elezioni in Abruzzo

Magliaro e Masotto → a pagina 8

Cugini coltelli

di Nunzia De Girolamo



Il rapporto con i nostri cugini d'oltralpe è più che mai teso. Non solo per certificare il vecchio, ma sempre attuale detto, che richiama stivali e parenti. Del resto, fosse solo per la geografia, lo stivale d'eccezione in questo caso (...) segue → a pagina 2

PAGINE Via Gregorio VII, 150 - 00187 Roma Tel. 06 6758800 Mail: pagine.pagine@iltempo.it

HISTORICA
RIVISTA DI STORIA MODERNA E CONTEMPORANEA
Direttore Massimo Magliaro
Vicedirettore Roberto Rossetti
NUOVA EDIZIONE

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

IL RINFORCIMENTO
MAGLIARO

La celebre ricetta al doppio burro del ristorante Alfredo compie 111 anni

Auguri alle fettuccine più famose del mondo

Grande festa al ristorante di piazza Augusto Imperatore per celebrare i 111 anni delle fettuccine più famose del mondo. La pasta al doppio burro è stata infatti cucinata per la prima volta nel lontano 1908. Da Liz Taylor a John Wayne e Ava Gardner, tanti gli «appassionati» di questo piatto diventato in breve tempo di fama mondiale tanto che in Usa c'è il «National Fettuccine Alfredo Day», simbolo del made in Italy.



Sassone → a pagina 20

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

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA

ENERGIA

1° IN FARMACIA

*Fonte dati IMS - Vendite e volume integratori bilanciati, senza limitazione attività fisica. Gli integratori alimentari non vanno usati come sostituti di una dieta sana, equilibrata e di una vita di stile sano.

1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/II)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

DOMENICA 10 FEBBRAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 40 | Anno 20 - Numero 40 | www.lanazione.it



DOMANI L'INAUGURAZIONE DELLA LINEA 2 CON IL CAPO DELLO STATO Firenze, parte la tramvia bis Ma sulle grandi opere è scontro



FICHERA ■ A pagina 17

CAPSULE GOURMET

ristora

L'EDITORIALE

di FRANCESCO CARRASSI
BASTA NEBBIA SULLA PISTA

Si, NO, MA, FORSE, a condizione che... Il potenziamento dell'aeroporto Vespucci è rimasto intrappolato, ancora una volta, nella matassa intricata che lo accompagna da decenni, a cominciare dall'ormai lontano 1970 quando La Nazione titolò "L'aeroporto condizionerà il turismo dell'avvenire". Lo è rimasto addirittura in quella che pareva essere, quasi cinquant'anni dopo, la giornata risolutiva, quella di mercoledì scorso, con il via libera libero allo sviluppo del ministro alle infrastrutture Danilo Toninelli che però dà lo stop ai finanziamenti pubblici per l'opera. Non si sono dunque diradate le fitte nebbie nelle quali rimane avvolto il più che sofferto progetto dell'allungamento della pista anche se si sono fatti sguardi di chiarezza sulla stato di una pratica che continua a procedere a passi da lumaca. La spada di Damocle del rischio infrazione europea sugli aiuti di stato per quanto riguarda i finanziamenti, sbandierato dal ministro, e il persistente contrasto tra il sindaco di Firenze e i sindaci della Piana, hanno finito per offrire allo stesso ministro il destro della polemica elettorale politica che ha rimbalzato la responsabilità dei ritardi accumulati sulla indecisione (o incapacità?) delle maggioranze di diverso segno dal suo schieramento.

Segue a pagina 30

Governo all'assalto di Bankitalia

Salvini e Di Maio: azzerare i vertici, chi ha sbagliato pagherà

FARRUGGIA, PASSERI e commento di LA MALFA ■ A p. 5

INCHIESTA BOOM DI CONSEGNE A DOMICILIO: TORNA UN MESTIERE DIMENTICATO



PREMIATO Salvatore Bruno, napoletano, uno dei migliori portieri del 2018

LA RIVINCITA DEI PORTIERI

CARBUTTI e FEMIANI ■ Alle pagine 10 e 11

Cade dal quinto piano, salvata al volo

Miracolo a Milano. Bimba di tre anni giù dalla finestra: finisce tra le braccia della sorella | Servizio ■ A p. 15

«SERVE PIÙ IMPEGNO»



Bussetti critica i prof del Sud Scoppia la bufera

Servizi e MARMO ■ Alle pagine 2 e 3

IL SONDAGGIO
Il Meridione ha paura dell'autonomia
NOTO ■ A pagina 7

LE INTERVISTE
Zaia e Bonaccini «Ecco le ragioni del Nord»
TROISE, ORSI, MARIN e commento di GIACOMIN ■ A p. 6 e 7

manghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com

ASCOLTI IN CALO, MA SEMPRE ALTISSIMI

Sanremo, il successo di Baglioni E Ramazzotti illumina il gran finale

MANGIAROTTI, DEGLI ANTONI, SPINELLI e DI CLEMENTE
■ Alle pagine 24 e 25



VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

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

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

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA O FREDDA

ENERGIA

1 TRATTAMENTO



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



DOMENICA

10
02
19

ANNO 44
N° 35

ROBINSON

L'inserto di cultura

Riparlami d'amore: dal cuore al web, relazioni più o meno pericolose

CATTANEO, LIPPERINI, NIOLA, RECALCATI e VALTORA

In Italia
€2,50
con
L'Espresso



Roma

Min 11°C
Max 15°C

Milano

Min 6°C
Max 8°C

L'editoriale

IL PAESE SELVAGGIO NELL'EUROPA DEI SOLISTI

Eugenio Scalfari

Il nostro Paese è dominato da due forze politiche molto diverse tra loro ma egualmente dannose per la nostra comunità: la Lega di Matteo Salvini e i 5 Stelle di Luigi Di Maio. Sono molto diverse l'una dall'altra e in altre situazioni e in altri regimi sarebbero state probabilmente l'una contro l'altra. Sotto sotto lo sono: la Lega è qualche cosa di molto diverso da quella che nacque all'epoca di Bossi; quella radunava in apposite formazioni clientelari di piccoli centri abitati nelle regioni del Nord, Piemonte e Lombardia soprattutto, abitanti che avevano bisogno di essere assistiti. Il potere non la riguardava affatto; semmai aveva un sentimento vagamente democratico e se ne hanno le prove: quando Berlusconi fece il suo primo governo mise insieme la Lega nel Nord e la destra neofascista che riviveva i tempi del Duce soprattutto nel Mezzogiorno, guidata prima da Almirante e poi da Fini. Il grosso di questo schieramento era al centro guidato dal patron di Arcore. Durò molto poco quel primo governo, poi si sfasciò perché la Lega di Bossi se ne andò. Fino a quel momento Berlusconi era costretto a parlare separatamente con i suoi due alleati i quali tra loro non si stringevano nemmeno la mano perché si ripugnavano politicamente l'uno con l'altro. Fini dal canto suo capi che non poteva rappresentare il fascismo come era un tempo e quindi fece l'operazione piuttosto difficile di democratizzare il suo partito, al quale cambiò anche il nome.

continua a pagina 23

L'abbraccio tra Di Maio e Salvini "Azzeriamo Bankitalia e Consob"

Nuovo attacco a Visco. Lavoratori poveri, 600mila famiglie senza reddito di cittadinanza

L'attacco senza precedenti all'autonomia di Bankitalia e al governatore Visco viene rilanciato dall'abbraccio di Luigi Di Maio e Matteo Salvini nel palasport di Vicenza. I due vicepremier, che mettono ne mirino anche la Consob, sciolgono così i giorni di gelo e di scontro. Nel frattempo si stima che tra i lavoratori poveri 600mila famiglie resteranno senza reddito di cittadinanza.

AMATO, CUZZOCREA, MANIA e RUFFOLO, pagine 2 e 7

Il racconto

I sindacati Nella piazza anti-governo scende anche la delusione delle imprese

PAOLO GRISERI pagina 6

Il caso

A Torino La guerriglia dei centri sociali incendia la città Assalto a un bus dodici fermati

GIUSTETTI, LONGHIN, RICCA pagina 9

L'intervista



Enrico Letta

"Una lapidazione pubblica per comprarsi l'arbitro e cancellare la democrazia"

STEFANO CAPPELLINI pagina 3

Fischi del pubblico ai cantanti sul podio



Mahmood è il vincitore di Sanremo 2019

Sanremo, Mahmood a sorpresa questa volta ha vinto la musica

Gino Castaldo

Mahmood a sorpresa il vincitore di Sanremo 2019. Sembrava si profilasse all'orizzonte un festival di veleni. E invece è diventato il più bizzarro dei festival recenti, non foss'altro perché era stato pensato prima delle elezioni, ma realizzato dopo.

pagine 15 e 19 con servizi di DIPOLLINA, FUMAROLA e MORETTI

LE IDEE

IL SUPER BOWL E I NEMICI DELLA VERITÀ

Concita De Gregorio

Questa storia non riguarda me, riguarda voi. Servono sei minuti di attenzione, so che sono molti. Vi chiedo di rischiare. Il tema è la libertà di informazione. Pensate allo spot del Washington Post al Super Bowl: «La democrazia muore nell'oscurità». È su Youtube: «C'è qualcuno che racconta i fatti a ogni costo».

pagina 22

IL PROFESSORE NON VALE MENO SE STA AL SUD

Chiara Saraceno

Con buona pace del ministro Bussetti, le peggiori performance medie degli studenti del Mezzogiorno non sono causate da un minor impegno loro e dei loro insegnanti rispetto ai colleghi di altre regioni, ma dalla maggiore concentrazione di povertà e dalla minore disponibilità di risorse anche pubbliche, nella scuola e fuori.

pagina 15

con articoli di INTRAIVA e VENTURI

TUTTI I FIGLI DELLA FATWA CRESCONO

Hanif Kureishi

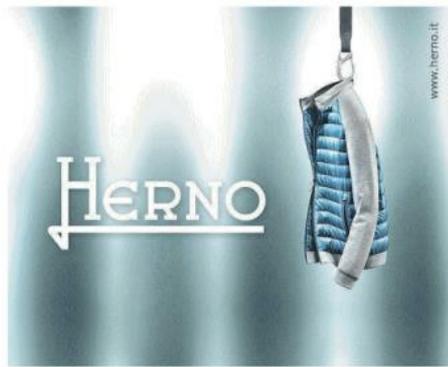
Erano i primi mesi del 1989, E giorni che stavano diventando davvero strani. Non capita spesso di vedere due poliziotti carponi che controllano sotto il tuo letto, guardano dentro l'armadio e aprono la tenda della doccia per essere sicuri che non ci sia un terrorista pronto a saltar fuori e strangolare uno scrittore che è passato da casa tua per bere qualcosa.

nell'inserto

Domani Il business della marijuana



Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,50 - Croazia AN 35 - Spagna (incl. IGP 2,20) - Svizzera CHF 3,30



Foibe, il ricordo che divide La destra contro storici e Anpi
Ma gonfiare le cifre serve soltanto ad alimentare l'odio

MARIO BAUDINO, GIOVANNI DE LUNA ED ERIC GOBETTI — P. 24



David Foster Wallace Così la gentilezza
può dare un senso al dolore di vivere

ANTONIO MONDA — P. 25



LA STAMPA



DOMENICA 10 FEBBRAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C || ANNO 153 || N. 40 || 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, DCB - TO || www.lastampa.it

G.N.

DA MADURO AI GILET GIALLI

ORA L'ITALIA È PIÙ LONTANA DAGLI ALLEATI

MAURIZIO MOLINARI

In una delle settimane più lunghe e turbolente della nostra politica estera il Movimento Cinque Stelle è riuscito a creare una duplice frattura fra il governo italiano e gli alleati: sostenendo il presidente Nicolas Maduro in Venezuela si è allontanato da Washington e incontrando i leader dei gilet gialli ha innescato una seria crisi con Parigi.

Tale duplice frattura nasce su questioni di valore, rischia di avere conseguenze strategiche e risulterà una delle peggiori abitudini della Prima Repubblica.

Le questioni di valore hanno a che vedere con la presenza dell'Italia nella comunità delle democrazie. La Repubblica ne fa parte perché è nata dalla resistenza contro il nazifascismo nella Seconda guerra mondiale, ha condiviso nella Nato la sfida al comunismo sovietico durante la Guerra Fredda ed ha fondato e costruito l'Unione europea. Le democrazie non sono un monolite: hanno interessi e leader rivali ma su alcuni valori-chiave si distinguono e definiscono. Primo: il sostegno ai popoli che si rivoltano contro i despoti come il chavista Maduro. Secondo: ogni contrasto, anche il più aspro, viene gestito nel rispetto reciproco. Il governo gialloverde li ha violati entrambi, voltando le spalle all'oppositore venezuelano Guaidó quando la stragrande maggioranza dei Paesi Nato e Ue lo hanno riconosciuto, e scegliendo di schierarsi al fianco dei gilet gialli responsabili di gravi e ripetute violenze a Parigi.

CONTINUA A PAGINA 21

IL FONDATORE DI EATALY

Farinetti: "Chiederò scusa ai francesi"

INTERVISTA DI DAVIDE LESSI — P. 7

SALVINI SEGUE DI MAIO E ATTACCA VIA NAZIONALE E LA CONSOB: AZZERARE I VERTICI

Bankitalia al governo: nessuno può toccare la nostra indipendenza

L'obiettivo dell'esecutivo è il vice di Visco che adesso spera nel Quirinale

LEGA E MOVIMENTO CINQUE STELLE

È UN ERRORE DISTINGUERE FRA POPULISTI

SOFIA VENTURA — P. 21

Il governo torna unito e attacca Bankitalia e la Consob chiedendo di azzerare i vertici. Ma Via Nazionale ribatte: nessuno può toccare la nostra indipendenza. L'obiettivo dell'esecutivo è decidere il vice del governatore Visco che adesso spera nella sponda del Quirinale. BARBERA, GRIGNETTI, LOMBARDO E MAGRI — PP. 2-3

CRESCERE E SI SOMMA ALLA RECESSIONE

CON LO SPREAD È IN ARRIVO LA NUOVA CRISI

CARLO COTTARELLI — P. 5



Foglietta: Festival, mi hai deluso

COMAZZI, DONDONI, INFELISE, MATTIOLI E NEGRI — PP. 22-23

IL PREGIUDIZIO

LA VOCE DELLE DONNE

La voce maschile all'orecchio umano ha una «gradevolezza diversa rispetto a quella femminile». Così Francesco Renga. MARINELLA VENEGONI — P. 21

L'attrice Anna Foglietta ha condotto il «DopoFestival» con Melissa Greta Marchetto e Rocco Papaleo

LE DUE ITALIE

Pasti gratuiti: code alle Case del popolo

MARIO NERI PRATO

Quando va bene alla mensa della Caritas gli rifilano una rosetta di scorta. «Ma dopo una notte al freddo il pane si secca» e a lui non resta che uno sconcolato gorgoglio nello stomaco. Luigi, 71 anni, 36 passati da «stradino» e manovale a cottimo, una pensione minima e nulla al mondo oltre a se stesso, s'è «già segnato per venire tutti i giorni».

CONTINUA A PAGINA 9

Ferragni insegna trucco Tutte in fila a 650 euro

EMANUELA GRIGLIÈ MILANO

«Seguo Chiara su Instagram, amo la sua semplicità e fanculo chi la critica», spiega esaltatissima Emma, 29 anni, infermiera neonatale all'ospedale di Bergamo, ma originaria di Salerno. «Mi sono regalata il biglietto da sola, quello da trecentocinquanta euro. Non è caro, il prezzo è giusto per un evento di questo livello».

CONTINUA A PAGINA 15

STAMPA PLUS ST+

TORINO

FAMÀ E POLETTO
Guerriglia al corteo degli anarchici
Agenti feriti e arresti
P. 13



VENEZIA

FILIPPO FEMIA

In fuga dal dittatore "Prostitute a Bogotà per non morire di fame"
P. 11



LE STORIE

PAOLA SCOLA

Un gemellaggio lungo vent'anni tra i paesi di Einaudi e Mitterrand
P. 29

MATTEO PRIA

Biella, il campione del mondo che alleva i canarini in mansarda
P. 29



IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE
IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello
Barbaresco
Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne

349 499 84 89
enoteca@comproma.it

Coalvi

GRANDI OPERE. Trieste, Venezia, Ravenna: il golfo dell' alto Adriatico fa gola alla Cina che sta investendo ingenti capitali per far arrivare le sue merci. Ecco cosa accade

Verona aggancia la Via della Seta

Corridoi via terra e via mare con investimenti enormi. Gaudenzi: «Il Nordest sia un' unica piattaforma» D' Agostino: «Collegarsi con i porti»

MAURIZIO BATTISTA

L' ultimo in ordine di tempo è stato il porto di Ravenna, 230 km da Verona. Non che i cinesi abbiano acquistato l' autorità portuale, questo no, ma si è insediata qui la divisione europea del colosso cinese della cantieristica China Merchants Group, che intende fare della capitale bizantina l' hub dell' ingegneria navale e dell' oil&gas per il vecchio continente.

Siamo nel golfo dell' alto Adriatico, con Ravenna sono nel mirino da tempo i porti di Trieste e Venezia, ognuno con i propri tempi e modi di risposta all' avanzata cinese, ognuno con le proprie caratteristiche, perché non solo in Italia, ma in tutta Europa manca una linea comune chiamata di difesa o di risposta. Del resto, il mercato è libero.

E così l' antica capitale bizantina, già quartier generale del colosso della Ferruzzi, è finita all' attenzione dei Pechino che vuole trasformarla in principale piattaforma logistica del Mediterraneo per traffici e capitali cinesi.

Come ha riportato il Sole24Ore sono già una cinquantina gli ingegneri e i tecnici assunti, «ma arriveremo a cento e la previsione è di crescere ancora», ha spiegato Stefano Schiavo, ad di Cmit con una lunga esperienza nell' oil&gas, interfaccia italiana della holding di Hong Kong, che su Ravenna ha già investito una decina di milioni per la fase di start-up, E' questo solo uno degli esempi di cosa sta diventando la Via della Seta, (Belt and road initiative, Bri) l' enorme infrastruttura mondiale della Cina di Xi Jinping che prevede 1.400 miliardi di dollari di investimento (c' è chi parla già di 2 mila) attraverso almeno 60 Paesi per diffondere le merci cinesi nel mondo e in particolare nel vecchio continente europeo. Via terra, realizzando infrastrutture ferroviarie e armonizzando quelle esistenti e via mare, acquistando il controllo dei porti come è stato già fatto con quello del Pireo in Grecia punto di snodo cruciale per il Mediterraneo.

Dal 2016 la società terminalistica cinese Cosco Shipping ha il 35% del porto di Rotterdam, dal 2004 la Cosco Pacific ha il 25% del porto di Anversa e dal 2008 il 100% del porto del Pireo; in Italia la Cosco ha il 40% del porto di Vado Ligure e avanti così in Francia e Spagna e Belgio.

La competitività? Un treno dall' Europa arriva in Cina in due settimane con costi bassissimi; via mare il tempo è di un mese; in aereo 3-4 giorni ma i costi sono così alti da essere giustificati solo per materia a basso peso e alto valore aggiunto.

Un fenomeno mondiale destinato a cambiare le logiche del commercio e dal quale come si può rimanere fuori? Ma come entrarci? Con quali regole di ingaggio?

Oggi la situazione attorno a noi è ancora abbastanza sperimentale. Ricordate che anni fa da Mortara venne tentato il treno per la Cina? Non si è mai raggiunto il punto di equilibrio: prima di riempire di container un treno di i 7-800 metri ci vuole tempo e se poi torna vuoto è una spesa in più. Ma la settimana scorsa ne è partito un altro, questa volta da Melzo alla Cina via Russia.

Cosa c' è a Melzo? Alle porte di Milano c' è uno dei primi terminal italiani gestiti d Contship Itaia, controllata Sogemar (per capirci, Contship Italia gestisce anche dal suo terminale container di La Spezia quattro collegamenti navali a settimana con la Cina) che allestisce due treni alla settimana avanti e indietro da Chengdu con prodotti di alta moda e legati all' automotive. Per allestire un treno carico per la Cina occorre però raccogliere la produzione di mezza pianura padana.



A livello di scambio Europa-Cina nel 2017 hanno viaggiato 4mila treni, in Oriente sono andati prodotti di lusso e alimentari surgelati; sono arrivati invece prodotti informatici ad alta tecnologia dai laptop ai telefonini e ricambi auto. Convogli che partono e arrivano dai grandi porti del Nord Europa, per esempio Duisburg e il terminal di Wanne in Germania.

Piuttosto che far partire treni dalla pianura padana, Verona gioca queste carte, meno costose e meno rischiose.

I treni merci dal Quadrante Europa arrivano nel Nord Europa e da qui i container prendono la Via della Seta che corre nel Nord e arriva in Cina. E' chiaro che il raddoppio della linea del Brennero che porterà da 200 a 400 i treni giorno rafforzerà il collegamento anche con la Via della Seta.

Ma basterà questo cordone a tenerci agganciati e competitivi? Basterà solo il collegamento terrestre o Verona dovrà cominciare davvero a guardare ai porti come La Spezia e Ravenna?

Al Quadrante Europa, giurano, i cinesi non hanno ancora bussato al portone ma dovessero farlo c'è una idea di come rispondere?

BARBARA GAUDENZI, VERONA. La professoressa Barbara Gaudenzi dell'Università, esperta di Economia aziendale e logistica, direttrice di Logimaster la vede così: «Di fronte a quello che sta accadendo con lo sviluppo della nuova Via della Seta», spiega la docente, «ritengo che il nostro Paese debba prevedere un piano di investimenti per i propri porti per il ruolo sempre più importante che avrà il Mediterraneo, nel quale noi siamo proiettati come un vero e proprio molo. E nello specifico per l'incrocio dei corridoi terrestri, l'hub principale è rappresentato dal Nordest».

È qui che si giocherà la sfida: «In questo triangolo del Nordest, si dovrà capire se il porto di riferimento per i commerci con la Cina sarà Venezia o Trieste. Negli ultimi tempi Venezia, con Chioggia, ha visto aumentare i volumi di container più di Trieste e per motivi logistici Venezia è più strategica: può contare su una rete di interporti che comprende Bologna, Padova, ovviamente Verona che è il più importante d'Italia e Trento».

Perché, prosegue, la priorità per le merci che arrivano nei porti è quella di essere smistata rapidamente nel Nord Europa e quindi attraverso il Brennero, evitando colli di bottiglia. «Un porto non riesce a svilupparsi se non ha un interporto alle spalle e quindi noi siamo in una posizione ideale ma c'è la necessità di investire nelle infrastrutture, nei collegamenti tra porti e interporti per far diventare l'Italia e il Nordest in particolare l'hub di riferimento per i collegarsi con il Nord Europa: serve creare una piattaforma logistica molto stretta e ben collegata» e lavorare sull'intermodalità, privilegiando la rotaia alla gomma».

ZENO D'AGOSTINO, ASSOPORTI, TRIESTE. «L'approccio migliore», risponde Zeno D'Agostino, manager veronese da poco nominato vice presidente di Espo - European Sea Ports Organisation con sede a Bruxelles, a capo del porto di Trieste e di Assoporti, «è quello di avere già le idee chiare dal nostro punto di vista come territorio italiano. Noi a Trieste trattiamo già con molti interlocutori stranieri: se si è in grado di proporre il nostro sistema di infrastrutture, la nostra organizzazione logistica, allora vediamo che anche l'interlocutore straniero è più interessato a tracciare insieme una visione di sviluppo. Trovo riduttivo fermarsi a discutere se i cinesi sono buoni o cattivi; così come trovo riduttivo allinearsi alle esigenze degli altri e basta senza avere nulla da proporre. C'è chi si fa guidare dalla visione degli stranieri e da quanto ho visto non è un approccio che alla lunga paga».

Quello che è accaduto con il porto del Pireo acquistato dai cinesi ha spaventato forse il mondo del Mediterraneo no? «Ma nessuno ha intenzione di replicare quanto accaduto con il Pireo, che era in completo default per cui è stata venduta l'autorità portuale.

Noi non siamo la Grecia, noi vogliamo essere leader nella logistica e quindi con questi soggetti stranieri dobbiamo trattare alla pari con proposte nostre che siano interessanti. Certo, è necessario che in Italia i territori abbiamo le idee chiare e costruiscano dei sistemi organizzati, altrimenti è chiaro che rischi di essere troppo piccolo di fronte ai cinesi e ti fai abbagliare dalle loro proposte».

Di fronte a questi scenari e all'avanzata in particolare della Via della Seta Verona come può ragionare?

«Verona è in una posizione ideale, perfetta, per quanto riguarda i traffici continentali, in Europa. Alla luce di quanto sta venendo avanti, mi sento di dire che va bene guardare alla Germania ma questo rischia di non essere più sufficiente. È importante aprire e rafforzare relazioni con i posti di mare; oggi ci sono pochi treni verso i porti e c'è poca integrazione tra porti e interporti. Questo è il tema del futuro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

SCHEDA

«Il porto di Trieste strategico nell' Ue ma resta lontano dal polo Nordest»

Genova, La Spezia e Venezia sono gli scali più utilizzati: dalle imprese trivenete secondo un rapporto Srm e ContshipLo scalo giuliano in una indagine che fotografa la logistica italiana

Marco Ballico Trieste. Genova, La Spezia e Venezia sono i porti più utilizzati dalle aziende di Lombardia, Emilia, Romagna e Veneto. Trieste segue molto staccata nelle scelte degli imprenditori nordestini. A conferma, probabilmente, che quella regionale è un' infrastruttura che guarda più alla logistica europea e mediterranea che non a quella di un' Italia con produzione in calo. Lo rileva il report online "Corridoi ed efficienza logistica dei territori. Risultati di un' indagine sulle imprese manifatturiere" realizzato grazie al partenariato tra Srm e Contship Italia Group nell' ambito delle attività di ricerca dell' Osservatorio permanente sull' economia dei trasporti marittimi e della logistica. La ricerca, spiega Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Mediterranean Economy di Srm, «ha l' obiettivo di fornire la fotografia logistica di un panel di 400 imprese manifatturiere selezionate in tre regioni che rappresentano più del 40% del Pil italiano e il 52,7% dell' interscambio commerciale del Paese».

Sono così state individuate 150 imprese della Lombardia, altrettante del Veneto e 100 dell' Emilia Romagna, senza limiti dimensionali e senza vincoli settoriali. L' unico filtro riguardava la selezione in forma esclusiva di aziende che esportano/importano merci con modalità marittima a mezzo container. Agli intervistati è stato chiesto quali siano «i due porti principalmente utilizzati». Per il 72% degli intervistati Genova lo è con riferimento all' esportazione dei propri prodotti (la percentuale scende al 55% nel caso delle importazioni). Sempre con riferimento alle esportazioni, il 25% include La Spezia, il 20% Venezia e il 10% Livorno. Per Trieste, come per Ravenna, non si supera il 2%. Per quanto riguarda le importazioni, dopo Genova, ecco La Spezia (23%), quindi Venezia (24%), Livorno (5%) e Trieste (5%). Ovviamente la percentuale di imprese che optano prioritariamente per Genova aumenta per quelle localizzate in Lombardia: il 90% sia per la merce in entrata che in uscita. Per quanto riguarda le aziende venete, il 53% sceglie Venezia ma anche Genova per esportare (il porto ligure scende al 35% nel caso delle importazioni), il 19% ricorre anche a La Spezia, il 7% a Livorno e il 4% a Trieste.

In Emilia Romagna, per il 68% delle imprese Genova è tra i porti più utilizzati per la merce in partenza (per il 50% è tra quelli per la merce in arrivo); La Spezia lo è per il 37% (50% nel caso della merce importata) e Livorno è utilizzato dal 20% per la merce in uscita, mentre Ravenna dall' 11% per la merce in entrata. Il report contiene poi il focus sui punti esteri di approdo per la merce in export e di partenza per la merce in import. Il 48% delle imprese intervistate esporta i propri prodotti in Asia, il 44% in America, il 14% in Africa, il 12% in Europa e il 5% in Australia. Mentre le imprese lombarde sono più proiettate verso i mercati asiatici (il 58% dichiara di esportare in quest' area), quelle del Veneto e dell' Emilia Romagna mostrano una propensione maggiore verso l' America settentrionale (41% e 47%) e più proiettate verso i mercati africani (13% e 20%).

Le importazioni provengono principalmente dall' Asia (per il 73% delle imprese); il 14% delle imprese importa dall' America e il 12% dall' Africa.

Il 52% delle imprese non conosce il porto specifico di destinazione e il 44% quello da cui parte la merce in arrivo. In Asia, Shanghai è il porto più utilizzato (7%), in America New York (5%). Per la merce in importazione, il 44% delle imprese non conosce il porto di origine. Anche in questo caso Shanghai risulta il porto più utilizzato (dichiarato dal 20% degli intervistati).

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

Lo scalo giuliano in una indagine che fotografa la logistica italiana

Trieste è un' infrastruttura che guarda più alla logistica europea e mediterranea che non a quella di un' Italia con produzione in calo. Lo rileva il report online "Corridoi ed efficienza logistica dei territori. Risultati di un' indagine sulle imprese manifatturiere" realizzato grazie al partenariato tra Srm e Contship Italia Group. In alto un' immagine del Trieste Terminal al molo VII: le gru scaricano la portacontainer.

ECONOMIA

«Il porto di Trieste strategico nell'Ue ma resta lontano dal polo Nordest»

Genova, La Spezia e Venezia sono gli scali più utilizzati dalle imprese inverte secondo un rapporto Srm e Contship

Lo scalo giuliano in una indagine che fotografa la logistica italiana

AVVISI ECONOMICI

MATERIE

LAVORO

Record di merci e container Treni e fluviali in crescita

Ventisei milioni e mezzo di tonnellate movimentate, il 5 per cento in più rispetto all'anno scorso; e 632 mila Teu (unità di misura dei container), con una crescita del 3,4 per cento rispetto al record del 2017; ma anche la confermata leadership nazionale nei project cargo (che hanno toccato quota ottocento) e la conferma della crescita esponenziale del terminal di Fusina (più 20,8 per cento).

L' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, che da un paio d'anni ha unificato gli scali di Venezia e Chioggia, ha diffuso i dati del 2018 e annuncia trionfante.

«Risultati straordinari - esulta il presidente Pino Musolino - Registriamo solo segni più in tutti i settori». E tra le righe il **Porto** evidenzia il ruolo dei due scali per l' economia veneta: il 52 per cento delle merci vanno e vengono per «alimentare» il settore manifatturiero, seguite dal 38 per cento nel settore energia e il 10 di agroalimentare. E sui container viene sottolineato come il 100 per cento sia destinato alle imprese del tessuto produttivo dell' intero Nordest. «Non un solo container viene movimentato in transhipment », si spiega, cioè inviato così come sta ad altri mercati. Il riferimento evidente è a Trieste che quest' anno si «avvicina» a Venezia (625 mila Teu) ma gestisce molte merci che non restano nel mercato locale.

«Punture di spillo a parte», comunque, il **Porto** guidato da Pino Musolino sottolinea anche l' importante aumento in doppia cifra del traffico ferroviario: oltre 100 mila carri movimentati e 2,6 milioni di tonnellate (più 11 per cento), con 5.543 treni gestiti alla stazione di Marghera Scalo. Addirittura cresce del 71 per cento la quantità di merci trasportate in modalità fluviale verso Mantova e Piacenza. Dati che politica e imprese hanno commentato con grande favore. «Un grande successo per l' intero territorio», dice Confindustria Venezia.

«Avanti tutta Pino Musolino», twitta l' assessore regionale Roberto Marcato e anche il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, con cui in passato qualche scontro non era mancato, ora esprime «grande soddisfazione»: «Complimenti al presidente Musolino e a tutti gli operatori».



LE DIGHE ANTI-ACQUA ALTA. Via a tutti i test

Mose, ok le 78 paratoie «Ora è tutto a punto»

VENEZIA Entro la fine del 2019 il Mose completerà la fase di taratura e dei test di sollevamento «manuale» delle paratoie, per poi essere pronto al passaggio «in automatico» - e quindi pienamente operativo - della gestione delle dighe mobili. L' ha detto il prof.

Francesco Ossola, uno dei due commissari del Consorzio Venezia Nuova, che nei giorni scorsi ha completato la posa delle 78 barriere mobili con l' ultima, nella bocca di **Porto** di Lido San Nicolò.

«Nonostante le traversie del passato - ha affermato Ossola - il funzionamento è perfetto; è stato messo a punto il "jack-up" (il mezzo navale per il trasporto e la posa delle dighe, ndr), e sono state posate le ultime paratoie. Quello che è importante è che tutte le operazioni sono state fatte con personale dipendente e tecnici del Consorzio Venezia Nuova e di Comar, senza alcun ausilio esterno. Un team di persone molto giovani che hanno acquisito un know how e delle prospettive future. È un patrimonio di conoscenza a disposizione per il futuro. Hanno acquisito una professionalità che spenderanno nel migliore dei modi possibili. Si creano così le premesse per il mantenimento dell' occupazione futura».

«Procederemo in febbraio - ha poi annunciato Ossola - a fare tutti i test di sollevamento delle barriere, con le tarature delle strumentazioni, a partire dalla bocca di Treporti, scendendo fino a Chioggia».

«Nella prima fase - ha concluso - si procederà in manuale, in modo da avviare poi il funzionamento in automatico. Per la fine di quest' anno completeremo tutti i test funzionali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il segretario del sindacato orsa scrive al ministro di maio

«Zona economica speciale e treni per rilanciare il porto»

«Bisogna proseguire con urgenza al rilancio del trasporto ferroviario delle merci e nell' adeguamento dell' infrastruttura ferroviaria del nodo di Mestre Porto Marghera e istituire una Zona economica speciale per la crescita economica del nostro territorio». A chiederlo direttamente al ministro dello Sviluppo Economico, Luigi Di Maio, è il segretario del sindacato autonomo Orsa del Veneto e del Trentino, Ezio Ordigoni, in una lettera inviata, per conoscenza, anche al presidente della Regione Veneto, Luca Zaia. «Lo sviluppo del trasporto merci su ferrovie» aggiunge Ordigoni «è essenziale le merci accedano e giungano agevolmente verso e dalle direttrici delle linee europee».

L' Orsa ritiene che con l' impegno del Governo la zona economica speciale (Zes) a Venezia possa essere realizzata «in quanto l' area ha le caratteristiche europee previste per le zone da reindustrializzare e il rilancio della zona portuale di Marghera è un' occasione irripetibile per la crescita economica e occupazionale dei nostri territori, attraverso l' istituzione di una Zes che rappresenta il giusto mezzo per lo sviluppo industriale garantendo strumenti e agevolazioni per lo snellimento delle procedure burocratiche, nonché agevolazioni fiscali». Per l' Orsa è anche «fondamentale realizzare da subito la Zes, al massimo entro la fine dell' anno, anche in vista degli imminenti accordi internazionali riguardanti l' area portuale di Venezia con il miglioramento delle infrastrutture, l' ottimizzazione dei collegamenti ferroviari che rappresentano un' opportunità che non possiamo e non dobbiamo perdere».

Ordigoni insiste, infine, sulla necessità di «realizzare un collegamento diretto tra la Zona sud di Porto Marghera, che ha incrementato notevolmente le relazioni di scambio, con la linea ferroviaria Venezia-Milano e i collegamenti con Trieste e Udine, spostando lo scalo ferroviario ed evitando quindi il passaggio dei treni merci nella Stazione di Mestre».



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Cavi usurati, effetto-Attilia del traghhetto

- LA SPEZIA - CERTIFICATI per resistere ad una trazione di 70 tonnellate, si sono spezzati sotto un carico medio di 26. Parola di test, quello a cui sono stati sottoposti, in laboratorio, i cavi del traghhetto Le Rife, l'unità che, la sera del 29 ottobre scorso, all' apice del fortunale da Scirocco che aveva investito la costa ligure, strappò gli ormeggi seminando danni nel mare di Pertusola. La nave fu investita in pieno dal vento furioso; ormeggiata in asse col varco di levante della diga, venne travolta dai treni di onde che non incontravano ostacoli.

Risultato: sette cavi schiantati in progress, ormeggio rotto dal traghhetto, il 'filotto' di una quarantina di barche da diporto di tutte le taglie, compreso il super yacht Hidalco (34 metri di lunghezza) aperto dall' effetto apriscatole della rampa del traghhetto rimasta improvvidamente abbassata e trasformatasi, così, in una lama.

UN DISASTRO, che ha fatto colare e picco e danneggiato gran parte delle imbarcazioni all' ormeggio ai pontili galleggianti del Gruppo Antonini, lo stesso gruppo industriale, specializzato nella costruzione delle piattaforme petrolifere off shore, che aveva dato ospitalità al Le Rife per i lavori, senza obblighi di custodia. I dati sugli inattesi crack dei cavi, del diametro di 16 centimetri, sono stati certificati dal laboratorio 'Lifting Ropes e Plast' di Marina di Carrara nell' inchiesta sommaria della Capitaneria di **porto** della Spezia. I test sono stati effettuati su mandato del Rina, delegato all' accertamento, presenti i periti del Gruppo Antonini e della Jobson Italia (quale custode giudiziale della nave all' epoca dei fatti e fornitore dei cavi di ormeggio) e della società armatrice dell' unità, battente bandiera del Marocco. L' USURA del tempo, con ogni probabilità, ha avuto un ruolo decisivo nello schianto dei cavi. «Sicuramente erano del tutto inadatti all' ormeggio dell' unità in quelle condizioni meteo marine; hanno dimostrato prestazioni e resistenze del tutto differenti rispetto a quelle risultanti dai certificati che armatore e custode giudiziario hanno fornito alla Capitaneria di **Porto**», rileva il legale del Gruppo Antonini, l' avvocato Franco Biggini, che aggiunge: «Credo che a questo punto la Capitaneria abbia tutti gli elementi per accertare le gravi responsabilità di chi ha fornito i cavi, dell' equipaggio della nave ha omesso di porre in essere le più elementari regole della buona marineria: utilizzare cavi d' ormeggio appropriati e non usurati, approntare per tempo e calare le ancore per evitare lo scarroccio dell' unità, chiedere l' intervento dei rimorchiatori con grande anticipo e non quando ormai i cavi non reggevano più l' ormeggio». Corrado Ricci.

2 PRIMO PIANO LA SPEZIA LA SALUTE TORINO 10 FEBBRAIO 2019

LE INSIDIE DEL MARE

DISASTRO EVITABILE

Cavi usurati, effetto-Attilia del traghhetto

Esami alle cime in laboratorio
I cavi di ormeggio del traghhetto Le Rife, che si sono spezzati sotto un carico medio di 26 tonnellate, sono stati sottoposti a test in laboratorio. I risultati sono stati certificati dal laboratorio 'Lifting Ropes e Plast' di Marina di Carrara.

I certificati per rottura inferiori ai certificati
I cavi di ormeggio del traghetto Le Rife, che si sono spezzati sotto un carico medio di 26 tonnellate, sono stati sottoposti a test in laboratorio. I risultati sono stati certificati dal laboratorio 'Lifting Ropes e Plast' di Marina di Carrara.

MOTORI spenti, equipaggio ridotto, allarme tardivo
Il traghetto Le Rife, che si è rotto, aveva a bordo un equipaggio ridotto e i motori spenti. L'allarme tardivo ha contribuito al disastro.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

INCHIESTA LE ALTRE DELLE CAUSE DEL DISASTRO A PERTUSOLA PROVOCATO DALLA NAVE LE RIFE

Motori spenti, equipaggio ridotto, allarme tardivo

- LA SPEZIA - AGLI atti dell'inchiesta della Capitaneria di **porto**, ma anche dei procedimenti civili incardinati in Tribunale, risultano, oltre alla querelle dei cavi di ormeggio, altri elementi che hanno pesato non poco sull'evolversi del disastro a Pertusola provocato dal traghetto Le Rife: la mancata accensione dei motori di bordo, il mancato approntamento di cavi per il rimorchio, un equipaggio ridotto rispetto ai bisogni prevedibili in relazione alle condimeteo. Fortunatamente non ci sono state vittime e l'effetto-Attila è stato contenuto dalla presa al traino ad opera di due rimorchiatori fino alla messa in sicurezza al molo Enel: l'ultima loro prodezza in una giornata d'inferno, nella quale altre due unità avevano rotto gli ormeggi ed erano state agguantate prima di seminare devastazione: il cargo Mario C e la nave da crociera Celebrity Costellation. Si allunga intanto la lista dei sequestri conservativi a cui è sottoposto il traghetto Le Rife (che era già finito in cantiere in custodia giudiziaria per un contezioso legato ai motori) nella prospettiva, auspicata dai ricorrenti, di ottenere il risarcimento dei danni sofferti dalle rispettive proprietà. Dopo quello disposto dal giudice Adriana Gherardi su ricorso del Gruppo Antonini fino alla concorrenza di 2 milioni e 433mila euro (pari all'ammontare della stima dei danni patiti), se ne vanno aggiungendo altri, innescati da diportisti le cui barche sono state travolte dal traghetto.

2 PRIMO PIANO LA SPEZIA
LE INSIDIE DEL MARE
LA SALUTE TEMPERA I TEMPI
LE RIFE

DISASTRO EVITABILE
Cavi usurati, effetto-Attila del traghetto

TEMPESTA PERFETTA
Il 29 febbraio scorso il Delfo, della Spezia venne colpito da una violenta ondata di mare. In mattinata il traghetto Le Rife, con a bordo 120 persone, fu costretto a rifugiarsi in porto. La nave si arenò sul molo di Pertusola. La città venne agguantata in tempo dai rimorchiatori e furono evitati gli effetti del disastro.

TRAGHETTO-MANNAIA
Il traghetto Le Rife, ad ormeggio nel cantiere di Pertusola per lavori, fu rotto da un'ondata di mare che provocò la rottura di cavi e l'incendio di alcune barche. Quattro le unità coinvolte, in parte colpite a pezzi, altre rimorchiatori che evitarono danni ulteriori.

CAUSE IN TRIBUNALE
Il Gruppo Antonini e i proprietari delle barche danneggiate a Pertusola per effetto del traghetto Le Rife, hanno chiesto il risarcimento dei danni. Il giudice Adriana Gherardi ha disposto il sequestro conservativo delle barche e la messa in custodia giudiziaria del traghetto Le Rife.

ESAMI ALLE CIME IN LABORATORIO
I cavi di ormeggio del traghetto Le Rife sono stati sottoposti a prove di trazione nel laboratorio Lifing Rope e Plast. I risultati dell'inchiesta della Capitaneria di porto sono stati inviati ai ricorrenti.

IL CARICO DI ROTTURA CERTIFICATO
I cavi di ormeggio del traghetto Le Rife sono stati sottoposti a prove di trazione nel laboratorio Lifing Rope e Plast. I risultati dell'inchiesta della Capitaneria di porto sono stati inviati ai ricorrenti.

LA RIFE
Il traghetto Le Rife è stato sottoposto a prove di trazione nel laboratorio Lifing Rope e Plast. I risultati dell'inchiesta della Capitaneria di porto sono stati inviati ai ricorrenti.

LA RIFE
Il traghetto Le Rife è stato sottoposto a prove di trazione nel laboratorio Lifing Rope e Plast. I risultati dell'inchiesta della Capitaneria di porto sono stati inviati ai ricorrenti.



Porto 2000 e sindacato sui tempi e sui contratti

LIVORNO La vicenda della Porto 2000 preoccupa anche la RSA interna. Lo testimonia una nota firmata da Uiltucs di Fabio Bicchierini, che chiede udienza anche al tavolo indetto dalla Regione Toscana sui temi del porto labronico. Su questo tavolo scrive Bicchierini vorremmo portare anche la vice 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. [hidepost] La nota giudica la privatizzazione un errore madornale e punta l'indice sui ritardi del progetto di sviluppo del nuovo porto passeggeri. Dov'è finito a questo proposito si legge nella nota il POT ovvero la zonizzazione e l'affidamento delle banchine per i passeggeri?. Abbiamo letto che l'AdSP chiamerà a breve i vincitori del bando continua la nota per definire il contratto: ma anche le motivazioni espresse pubblicamente da chi ha vinto e il contesto preoccupante di tutto. La RSA chiede alle istituzioni di salvaguardare il ruolo che Porto 2000 ha sempre esercitato nel settore passeggeri evitando interpretazioni normative, come recentemente abbiamo letto, che intacchino funzioni sempre collegate e riferite, ribadite pure nella gara. Si affronta anche il tema dell'organico. 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. Tra i commenti raccolti dal sindacato 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 RSA.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'Porto 2000 e sindacato sui tempi e sui contratti' highlighted. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The website header includes navigation links like 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', and 'I QUADERNI'. The right sidebar contains various news thumbnails and logos of maritime organizations like FEDESPEDI, LE NAVI, CONSIGLIO LOGGERS, and ASSIMAR.

Il fast-ferry Balearia ai lavori su Livorno

LIVORNO Il traghetto veloce della compagnia di navigazione Balearia, il Ramon Llull che collega le isole all'area costiera spagnola, è arrivato da qualche giorno nel porto labronico per una serie di interventi tecnici a bordo. La nave è stata inizialmente ormeggiata alla banchina 75, poi è stata spostata al molo Capitaneria, dove l'abbiamo fotografata. L'arrivo del Balearia conferma il momento favorevole del sistema portuale dell'Alto Tirreno, costituito in questo caso dai porti di Livorno e Piombino, per le riparazioni navali. È anche il periodo di bassa stagione per i traghetti delle isole più turistiche, periodo in cui si concentrano gli interventi di riparazione e refitting: ma è la prima volta che nel sistema livornese si registrano navi che vengono anche da altre zone del Mediterraneo. Un buon segnale.

The screenshot shows the website interface for 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main article is titled 'Il fast-ferry Balearia ai lavori su Livorno' and is dated 9 febbraio 2019. The article text is partially visible, matching the text on the left. Below the article is a 'LASCIA UN COMMENTO' section with a text area and input fields for name and email. On the right side of the page, there is a vertical sidebar with various advertisements and logos, including 'FEDESPEDE', 'SPECIAL PORT FOR SPECIAL PRODUCTS', 'FERCAM', 'ASSIMAR', 'TDT', 'Toremor', and 'NAPLES 15-16 May 2019'.

Porto 2000, ci siamo?

LIVORNO È diventata una delle tante neverending stories del porto. Legata, in questo caso, non solo alla prudenza dell'Autorità di sistema di Stefano Corsini e Massimo Provinciali per non forzare la mano su tematiche tanto delicate sollevate anche dai vincitori della gara; quanto anche alle devastanti accuse finite in mano alla Procura della Repubblica. Proprio su quest'ultimo argomento, si attendono nelle prossime ore le decisioni della magistratura livornese: decisioni che potrebbero sbloccare uno stallo pesantemente subito da tutto il porto, oppure mettere in crisi l'intero sistema se fossero riconosciute valide le richieste del Gip di sospendere i vertici dell'Authority. E sarebbe un altro dei già troppi commissariamenti del porto. Da sperare indipendentemente da ogni altra valutazione che la mina sia disinnescata, con senso di giustizia ma anche di valutazione dei risultati sui tanto di moda costi-benefici per la collettività. Se ci fosse permesso un commento, preferiremmo citare quello di Terenzio, scritto in tempi non sospetti: Summum jus, saepe summa est injuria. Licenza poetica soltanto? L'eventuale e auspicato sblocco della vicenda Porto 2000 investirebbe a catena, in chiave positiva, anche l'atteso ingresso in forze dell'Autorità di sistema portuale nel board dell'interporto Vespucci di Guasticce, facendone un vero retroporto grazie ai 10 milioni di investimenti che aspettano appunto la formalizzazione della gara. È una lunga vicenda, resa più complicata anche dal fatto che la Regione non sembra essere stata più in grado di confermare le fidejussioni bancarie a sostegno della Spa. L'intervento dell'AdSP, benedetto anche dal MIT che ha definito l'operazione legittima, è dunque urgente da tempo. E consentirà di avviare anche altre operazioni di investimento importanti, come la nascita dell'hub farmaceutico, il potenziamento del centro della DHL e il famoso raccordo ferroviario con il porto (lo scavalco) su cui si sono impegnati sia la Regione che FS.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'Porto 2000, ci siamo?' dated 9 febbraio 2019. The article text is partially visible, starting with 'LIVORNO - È diventata una delle tante "neverending stories" del porto. Legata, in questo caso, non solo alla prudenza dell'Autorità di sistema di Stefano Corsini e Massimo Provinciali per non forzare la mano su tematiche tanto delicate sollevate anche dai vincitori della gara; quanto anche alle devastanti accuse finite in mano alla Procura della Repubblica. Proprio su quest'ultimo argomento, si attendono nelle prossime ore le decisioni della magistratura livornese: decisioni che potrebbero sbloccare uno stallo pesantemente subito da tutto il porto, oppure mettere in crisi l'intero sistema se fossero riconosciute valide le richieste del Gip di sospendere i vertici dell'Authority. E sarebbe un altro dei già troppi commissariamenti del porto. Da sperare - indipendentemente da ogni altra valutazione - che la mina sia disinnescata, con senso di giustizia ma anche di valutazione dei risultati sui tanto di moda costi-benefici per la collettività. Se ci fosse permesso un commento, preferiremmo citare quello di Terenzio, scritto in tempi non sospetti: "Summum jus, saepe summa est injuria". Licenza poetica soltanto?'. The page also features a sidebar with various news items and advertisements.

INFRASTRUTTURE LE COMPAGNIE CHIEDONO TEMPI CERTI

Fullcontainer, il canale si allarga In attesa del famoso microtunnel

QUESTA VOLTA sembra finalmente quella buona. In attesa che il famoso microtunnel nel canale del Marzocco venga sbloccato - e ci sarebbe l'accordo tra l' **AdSP** e la ditta appaltatrice che aveva chiesto la revisione dei costi - si parte almeno con l'allargamento del canale di un'altra ventina di metri. Come ci aveva preannunciato recentemente l'ammiraglio Tarzia, entro la fine della primavera il canale dovrebbe arrivare ad almeno 70 metri reali di larghezza, con un approfondimento del suo picco centrale che sfiorerà i 12 metri.

QUANTO BASTA per tutte le navi che le compagnie dei containers oggi usano in Mediterraneo e anche in alcuni traffici oceanici. Primo cliente ad essere soddisfatto dei nuovi lavori la compagnia Msc (Mediterranean Shipping Company) di Aponte, che opera sul terminal Lorenzini della sponda est.

Tanto che come Lorenzini c'è anche un supporto economico ai lavori. Purchè si faccia presto. E purchè anche i temi delle concessioni in scadenza vengano risolti nell'interesse dei traffici. Dalla Lorenzini non filtra nemmeno una parola: ma in porto si sa tutto di tutti e il dibattito sui tempi di rinnovo delle concessioni in scadenza sono uno degli argomenti del giorno.

PERCHÈ allargare il canale del Marzocco è indispensabile ed urgente?

Perchè le dimensioni delle fullcontainer, ma anche delle car/carry che scalano la Darsna Toscana continuano a crescere. E ipotizzare un porto con la bocca così stretta in attesa di una Darsena Europa che richiederà anni ed anni sperando che non finisca nel libro dei sogni- sarebbe rinunciare a un ruolo fondamentale. Il nostro scalo tira, malgrado la crisi generale dell'economia. E anche il mese di gennaio ha registrato un buon andamento dei traffici, sostenuto specialmente dai contenitori e dai ro/ro. Continuano ad arrivare anche le auto allo sbarco, sia dai mercati del Far East che dalle fabbriche-cacciavite europee. Poter ricevere navi più grandi e di maggior pescaggio è una garanzia perchè il trend continui.

Antonio Fulvi.



Sbarca il 'modello Piombino'

Accosti pubblici: consultazioni allargate per l'uso delle aree

E SE ANCHE sul porto labronico si adottasse il 'modello Piombino' per meglio coordinare l' utilizzo degli accosti pubblici? Malgrado sull' Autorità di sistema aumentino le spade di Damocle appese sulla testa dei vertici - dopo l' inchiesta in corso della Procura c' è anche il ricorso al Tar del raggruppamento Sdt contro il mancato rinnovo degli accosti utilizzati da Grimaldi - Corsini e i suoi vanno avanti alla ricerca di soluzioni condivise: nel lodevole tentativo di smussare i troppi contrasti esplosi a margine dello scontro tra i gruppi dei ro/ro. Venerdì c' è stata a palazzo Rosciano una riunione, convocata dal presidente Corsini e dal comandante del porto ammiraglio Tarzia, con tutte le aziende che operano ex articoli 16 e 18, in sostanza terminalisti come Lorenzini e Tdt, Cilp e Sintermar, ed altri ancora. Il tema è stato l' utilizzo delle banchine pubbliche, sulla base della nuova ordinanza - di cui abbiamo scritto ieri - ma anche alla ricerca di un metodo di lavoro a collaborazione allargata. La proposta che è emersa, e che sembra abbia trovato assenso generale, è quella di istituire anche per Livorno un sistema di consultazioni allargate sulle esigenze di utilizzo delle banchine e delle aree pubbliche: 'modello Piombino', dove ogni dieci giorni o quasi i dirigenti dell' **AdSP** s' incontrano con gli operatori per programmare l' uso di aree e banchine pubbliche.

IL SISTEMA consentirebbe di evitare la corsa alle richieste all' ultima ora, con i quasi fatali contrasti tra competitors. A commento dell' incontro, le parti si sono dichiarate quasi totalmente d' accordo sulla metodologia proposta. Anche per uscire da una crisi di relazioni che, partita dallo scontro tra i due principali gruppi delle Autostrade del mare, ha finito per coinvolgere alleanze, in una guerra totale che ha fatto rizzare le orecchie agli scali concorrenti, nella non dichiarata ma evidente prospettiva di farsi sotto sui traffici livornesi a rischio. Qualche accenno a quanto sta accadendo a Livorno c' è stato anche a margine della recente assemblea nazionale di Federspedi, con la quale il livornese Roberto Alberti ha concluso il suo mandato di presidente in favore della candidata del nord Italia Silvia Moretto. Il 'caso Livorno' preoccupa molti, ma per altri sembra essere un' occasione. Da qui l' importanza di una nuova armonia tra tutte le componenti del cluster.

A.F.



Il porto di Livorno in vetrina al Fruit Logistica di Berlino

maurizio de cesare

9 febbraio 2019 - Fare gioco di squadra porta sempre i suoi frutti. Lo dimostra il riscontro positivo che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha ottenuto nel corso della 27esima edizione del Fruit Logistica, la più importante fiera internazionale dedicata all'ortofruitticoltura che quest'anno ha richiamato a Berlino più di 80mila visitatori. Il lavoro di semina da parte di enti pubblici e operatori di settore è stato importante: «Terminalisti, spedizionieri, operatori marittimi: nella capitale tedesca l'intera filiera del comparto si è presentata unita», ha dichiarato il dirigente Promozione e Comunicazione dell'AdSP, Gabriele Gargiulo. Il Terminal darsena Toscana (Tdt), con più di 860 prese per lo stoccaggio dei container refrigerati; il Livorno Reefer Terminal (Lrt), sul canale industriale, che si estende su una superficie di 11mila mq; l'interporto Vespucci, che ospita 10 mila metri quadrati di magazzini frigo; case di spedizione come Jas ed Ercolini: a Berlino c'era tutto il gotha toscano dell'ortofrutta. «Al Fruit logistica ha commentato Gargiulo - ci siamo proposti come un hub di riferimento nel settore, promuovendo la realtà in appositi incontri be2be e organizzando assieme a TDT un workshop specifico nel quale abbiamo illustrato le potenzialità del nostro sistema, che può vantare numeri di tutto rispetto». Ogni anno vengono infatti movimentati a Livorno 40mila container refrigerati, di cui 3mila gestiti direttamente all'Interporto e 6500 al Reefer Terminal; i restanti 30mila container vengono smistati verso i mercati di destinazione del Centro e del Nord Italia. Sono cifre che danno la misura di quanto l'agroalimentare sia strategico per lo scalo labronico: «Presto riuniremo in Autorità Portuale tutti gli operatori del settore per mettere a punto una strategia condivisa sulla logistica integrata: l'obiettivo è aggiungere alle attività di magazzino quelle di confezionamento e maturazione della frutta».

Questo sito utilizza cookie di Google per migliorare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente browser sono considerati dati Google, in quanto sono collegati alle attività che svolgi. Per saperne di più sulla privacy, visita [la nostra pagina privacy](#).

VETERIBO INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONTATTI - LAURA CONI - LISTINO

Il porto di Livorno in vetrina al Fruit Logistica di Berlino

di Maurizio De Cesare - 09 FEB 2019 - 9:12

9 febbraio 2019 - Fare gioco di squadra porta sempre i suoi frutti. Lo dimostra il riscontro positivo che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha ottenuto nel corso della 27esima edizione del Fruit Logistica, la più importante fiera internazionale dedicata all'ortofruitticoltura che quest'anno ha richiamato a Berlino più di 80mila visitatori.

Il lavoro di semina da parte di enti pubblici e operatori di settore è stato importante:

«Terminalisti, spedizionieri, operatori marittimi: nella capitale tedesca l'intera filiera del comparto si è presentata unita», ha dichiarato il dirigente Promozione e Comunicazione dell'AdSP, Gabriele Gargiulo.

Il Terminal darsena Toscana (Tdt), con più di 860 prese per lo stoccaggio dei container refrigerati; il Livorno Reefer Terminal (Lrt), sul canale industriale, che si estende su una superficie di 11mila mq; l'interporto Vespucci, che ospita 10 mila metri quadrati di magazzini frigo; case di spedizione come Jas ed Ercolini: a Berlino c'era tutto il gotha toscano dell'ortofrutta.

«Al Fruit logistica ha commentato Gargiulo - ci siamo proposti come un hub di riferimento nel settore, promuovendo la realtà in appositi incontri be2be e organizzando assieme a TDT un workshop specifico nel quale abbiamo illustrato le potenzialità del nostro sistema, che può vantare numeri di tutto rispetto».

Ogni anno vengono infatti movimentati a Livorno 40mila container refrigerati, di cui 3mila gestiti direttamente all'Interporto e 6500 al Reefer Terminal; i restanti 30mila container vengono smistati verso i mercati di destinazione del Centro e del Nord Italia. Sono cifre che danno la misura di quanto l'agroalimentare sia strategico per lo scalo labronico: «Presto riuniremo in Autorità Portuale tutti gli operatori del settore per mettere a punto una strategia condivisa sulla logistica integrata: l'obiettivo è aggiungere alle attività di magazzino quelle di confezionamento e maturazione della frutta».

GRIMALDI GROUP
THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MAR

OMLOG LIFESTYLE LOGISTICS

OSCO

SCT

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' intesa tra moby-toremarm e albergatoriil' intesa tra moby-toremarm e albergatori

Il "patto del canale" non scoraggia Blu Navy Confermata la richiesta per la seconda nave

L' Autorità portuale ha istituito una commissione che entro il 28 febbraio deciderà sulla richiesta di slot aggiuntiviL' Autorità portuale ha istituito una commissione che entro il 28 febbraio deciderà sulla richiesta di slot aggiuntivi

Luca CentiniPORTOFERRAIO. L' accordo commerciale storico tra Moby-Toremarm e l' associazione Albergatori, arrivato dopo otto anni di gelo, non scoraggia la compagnia di navigazione Blu Navy.

O almeno questo è quanto dicono gli atti in fase di valutazione da parte dell' **Autorità portuale** di sistema Toscana Nord Ovest. La società rivale di Moby-Toremarm nel canale di Piombino, infatti, ha depositato anche quest' anno l' istanza con la quale si chiede di poter portare in linea una seconda nave in estate, in cambio di una permanenza più lunga in bassa stagione. La stessa richiesta formulata nelle stagioni precedenti e che mai, fino ad oggi, ha ottenuto il via libera dell' Authority. La nuova composizione dell' **Autorità portuale** di sistema e l' attivazione di una commissione ad hoc per le analisi del dossier sulla programmazione degli slot, tuttavia, sono dei fattori che potrebbero incidere sull' esito della procedura.

Nuovi equilibriLa firma dell' accordo per gli sconti ai turisti tra Moby-Toremarm e Albergatori, attraverso l' hub commerciale Prenotazioni24 della famiglia Cioni, ha cambiato in modo repentino il clima tra le banchine di Piombino e Portoferraio. Dopo otto anni di scontri e accuse reciproche gli Albergatori hanno firmato una solida intesa per gli sconti ai turisti e per iniziative comuni sulla destagionalizzazione. Gli stessi Albergatori, per intendersi, che in questi anni hanno duellato con Onorato, arrivando persino - nel 2013 - ad entrare nella società Bn Navigazione con una quota di poco inferiore al 10% e a stringere con la compagnia un' intesa commerciale di ferro. Blu Navy non ha voluto commentare l' intesa raggiunta dai soci con dalla compagnia concorrente ma, stando alle indiscrezioni, non pare intenzionata a fare un passo indietro sull' isola. A dimostrarlo, in questo caso, è l' attivazione dell' iter per chiedere, ancora una volta, più slot.

Una nave in piùL' **Autorità portuale**, con un' ordinanza firmata dal presidente Stefano Corsini a fine dicembre, ha prorogato i termini per la valutazione delle istanze delle compagnie relative alla programmazione dei servizi di linea 2019. In pratica l' ente si è preso più tempo, fino al 28 febbraio, per valutare le istanze e assegnare gli slot.

Sul banco, oltre agli slot confermati di Moby-Toremarm ed Elba Ferries, c' è l' istanza di Bn di Navigazione che ha chiesto più slot in estate, in modo da portare una seconda nave sulla linea Piombino - Portoferraio. In cambio la società allungherebbe la permanenza sui porti da aprile fino a novembre. A decidere - questa è una novità - sarà una commissione ad hoc, formata da due tecnici dell' Authority (uno di Piombino e uno di Livorno) e da un membro della Capitaneria di porto. La commissione assumerà una decisione collegiale dopo aver valutato attentamente tutti gli elementi sul tavolo, a partire dalla coerenza dell' istanza rispetto alle norme vigenti, fino alle questioni di sicurezza a terra e per la navigazione.



Fincantieri: Ancona, varata Seven Seas Splendor

Delle tre gemelle in realizzazione per Regent Seven Seas Cruises

Il lusso perfetto in crociera. E' stata varata nello stabilimento di Ancona Seven Seas Splendor, la seconda nave da crociera extra lusso che Fincantieri sta realizzando per la società armatrice Regent Seven Seas Cruises, brand del gruppo Norwegian Cruise Line Holdings. Come la gemella Seven Seas Explorer, consegnata nel 2016 da Fincantieri nello stabilimento di Sestri Ponente (Genova), Seven Seas Splendor ha 55 mila tonnellate di stazza lorda e potrà ospitare 750 passeggeri. A gennaio, Fincantieri, che dal 1990 ad oggi ha costruito 88 navi da crociera, di cui 65 dal 2002 e altre 55 in cantiere, ha avuto dallo stesso armatore l'ordine per una terza nave della serie, che sarà consegnata nel 2023. Le tre navi vengono realizzate con le più avanzate tecnologie nel campo della protezione ambientale "con un allestimento ricercato e un'attenzione al comfort per i passeggeri", ha sottolineato Graham Sadler, managing director di Regent Seven Seas Cruises. "Nelle nostre navi, fra le più eleganti, presentiamo il lusso perfetto - ha aggiunto Sadler - per i nostri clienti che hanno la possibilità di raggiungere 450 destinazioni nel mondo, con un servizio personalizzato per ognuno. Un'offerta di alta qualità che ci facendo registrare una domanda crescente come non mai in 26 anni". Seven Seas Splendor, "è la più lussuosa nave e la regina della flotta di Regent" ha detto il direttore dello stabilimento anconetano di Fincantieri Giovanni Stecconi, senza nascondere un po' di emozione e ringraziando il management e tutti i lavoratori. "Stiamo lavorando tutti affinché questi giorni di festa siano sempre più numerosi - il commento a margine della cerimonia Rodolfo Giampieri, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** -, e perché al centro dell'attenzione ci sia il lavoro di qualità".

ANSA
Mare

Fincantieri: Ancona, varata Seven Seas Splendor
Delle tre gemelle in realizzazione per Regent Seven Seas Cruises

ANSA - ANCONA, 9 FEB. - Il lusso perfetto in crociera. E' stata varata nello stabilimento di Ancona Seven Seas Splendor, la seconda nave da crociera extra lusso che Fincantieri sta realizzando per la società armatrice Regent Seven Seas Cruises, brand del gruppo Norwegian Cruise Line Holdings. Come la gemella Seven Seas Explorer, consegnata nel 2016 da Fincantieri nello stabilimento di Sestri Ponente (Genova), Seven Seas Splendor ha 55 mila tonnellate di stazza lorda e potrà ospitare 750 passeggeri. A gennaio, Fincantieri, che dal 1990 ad oggi ha costruito 88 navi da crociera, di cui 65 dal 2002 e altre 55 in cantiere, ha avuto dallo stesso armatore l'ordine per una terza nave della serie, che sarà consegnata nel 2023. Le tre navi vengono realizzate con le più avanzate tecnologie nel campo della protezione ambientale "con un allestimento ricercato e un'attenzione al comfort per i passeggeri", ha sottolineato Graham Sadler, managing director di Regent Seven Seas Cruises.

"Nelle nostre navi, fra le più eleganti, presentiamo il lusso perfetto - ha aggiunto Sadler - per i nostri clienti che hanno la possibilità di raggiungere 450 destinazioni nel mondo, con un servizio personalizzato per ognuno. Un'offerta di alta qualità che ci facendo registrare una domanda crescente come non mai in 26 anni". Seven Seas Splendor, "è la più lussuosa nave e la regina della flotta di Regent" ha detto il direttore dello stabilimento anconetano di Fincantieri Giovanni Stecconi, senza nascondere un po' di emozione e ringraziando il management e tutti i lavoratori. "Stiamo lavorando tutti affinché questi giorni di festa siano sempre più numerosi - il commento a margine della cerimonia Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale - e perché al centro dell'attenzione ci sia il lavoro di qualità".

LEGGI TUTTI

- www.ansa.net
- www.coeffarma.it
- www.asepart.it
- www.fincantieri.it
- www.fedepasca.net
- www.federazioneidmarea.it
- www.cina.org
- www.guardiacostiera.it
- www.assogestiva.it
- www.federregenti.it
- www.academiamarcomercantile.it
- www.construction.it
- www.mysailforum.it
- www.maccroiera.it
- www.fedepodi.it
- www.sally.it
- ASSONAT
- FEDARLINEA

IL POTREBBERO INTERESSARE ANCHE

Quanto vale la Crociera: via alla Barca in Vendita - Crociera: darta

Ansa

Ancona

Fincantieri: Stecconi, serve raddoppio cantiere Ancona

Indispensabile per grandi navi. Ora lavoro fino al 2023

(ANSA) - ANCONA, 9 FEB - "Abbiamo un bellissimo carico di lavoro, che non è mai stato così ricco, ma bisogna prepararsi per il futuro". Lo ha detto Giovanni Stecconi, direttore dello stabilimento Fincantieri di Ancona, parlando dell'attività del cantiere a margine del varo della nave da crociera Seven Seas Splendor. Il futuro si traduce nel progetto di raddoppio del cantiere Fincantieri per produrre navi con una stazza di 100 mila tonnellate. "Adesso utilizziamo una banchina temporanea per mettere due navi in acqua, grazie all' **Autorità di sistema** portuale - ha spiegato Stecconi -, se dobbiamo produrre una nave da 100 mila tonnellate, dobbiamo allungare il bacino e fare un' altra banchina, vera, in modo da poter lavorare su due navi di quella taglia. Un impegno importante che Fincantieri ha già intrapreso, pronta ad investire su questo progetto e per questo cambiamento. Aspettiamo che questa situazione faccia il suo corso e che tutte le istituzioni coinvolte, Ministero, Regione, Comune, ci diano il supporto per realizzarlo". I lavori di ampliamento dello stabilimento, dove si ipotizza potrebbero trovare posto altre mille persone, potrebbero essere realizzati in due-tre anni, con un investimento complessivo di circa 80 milioni, suddiviso a metà fra risorse pubbliche e di Fincantieri. Il "lavoro è assicurato fino al 2023 - ha detto Stecconi -, con navi per Silversea e Viking, ma abbiamo bisogno di pensare al futuro" con "benefici che riguardano il mantenimento dei posti di lavoro altrimenti si rischia di non tenere il passo. Questa è la preoccupazione più grossa. Siamo già a 3 mila persone occupate, un dato enorme per Ancona, un fatto molto importante per la città. Siamo assommo, dal 2011 più di cento persone, impiegati qualificati, lavoro ambito dal territorio. Noi cerchiamo maestranze di livello per le sfide future". (ANSA).

The screenshot shows a news article from ANSA dated February 9, 2019. The headline is "Fincantieri: Stecconi, serve raddoppio cantiere Ancona" with a sub-headline "Indispensabile per grandi navi. Ora lavoro fino al 2023". The article text is partially visible, matching the main text on the left. The page includes a navigation bar with "Mare" and "Galleria fotografica", a sidebar with "ANSA VloggiArt", "Blue Revolution", "PREVISIONI METEO - MARINE", and a list of various websites at the bottom.

Fincantieri: varata la nave da crociera "Seven Seas Splendor"

È la seconda unità navale per Regent Seven Seas Cruises

Roma, 9 feb. (askanews) - Varata negli stabilimenti di Ancona la "Seven Seas Splendor", la seconda nave da crociera extralusso che Fincantieri realizzerà per la società armatrice Regent Seven Seas Cruises, brand del gruppo Norwegian Cruise Line Holdings Ltd (Nclh). La consegna è prevista per il 2020. Come la gemella "Seven Seas Explorer", consegnata da Fincantieri a Sestri Ponente (Genova) nel 2016, Seven Seas Splendor avrà 55mila tonnellate di stazza lorda e potrà ospitare a bordo 750 passeggeri. A gennaio Fincantieri "ha ricevuto l'ordine da Nclh per una terza unità della serie, con consegna prevista nel 2023". Le **navi** saranno costruite "adottando le più avanzate tecnologie in tema di protezione ambientale". Fincantieri ha costruito dal 1990 a oggi 88 **navi** da crociera (di cui 65 dal 2002), "mentre altre 55 unità sono in costruzione o di prossima realizzazione, assicurando continuità di lavoro per i prossimi anni a tutti i cantieri del gruppo".

The screenshot shows the Askaneews website interface. At the top, there are navigation links for 'CHI SIAMO', 'LA REDAZIONE', and social media icons. The main header features the 'askanews' logo and the date 'Sabato 9 febbraio 2019'. Below the header, there are navigation tabs for 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'REGIONI', 'SPORT', and 'CULTURA'. A 'SPECIALI' section lists topics like 'Cyber Attuali', 'L'Espresso', 'Africa', 'Asia', 'Scandali e nomine', and 'Saverio 2018'. The main article is titled 'Fincantieri: varata la nave da crociera "Seven Seas Splendor"' and is dated 'Sabato 9 febbraio 2019 - 17:31'. The article text is identical to the one provided in the previous block. To the right of the article, there is a 'VIDEO' section with a thumbnail for 'Sanremo, bagno di folla per Eros Ramazzotti prima della serata' and another for 'Previsioni meteo per domenica, 10 febbraio'. The bottom right corner shows a small image of a crowd.

Caccia alle aree libere presentate 2 richieste

Istanze di Sai e Palumbo per gli spazi demaniali in porto

GLI SPAZI ANCONA Caccia alle ultime aree libere all' interno del porto. Altre due istanze di concessione presentate all' **Autorità portuale** per ottenere aree al fine di poter accrescere l' attività. Un segno del dinamismo del settore di quello che, con la sanità, è il vero motore economico di Ancona. Non c' è solo il raddoppio di Fincantieri, ormai in retta di arrivo. L' area **portuale** è in trasformazione, basta pensare, per esempio, che è in corso di definizione la procedura che porterà alla definizione del piano regolatore e che stanno per partire i lavori per la ristrutturazione del mercato ittico.

Le richieste In questo quadro si inseriscono i percorsi delle aziende in crescita che hanno bisogno di spazi, in una situazione ormai saturata. Solo in questa settimana sono state presentate due richieste per il rilascio di concessioni di aree demaniali. La prima, lunedì scorso, è della Sai, con sede sul molo sud, che si occupa di stoccaggio e consegna di granaglie e fertilizzanti, che ha chiesto circa 4.500 metri quadrati, sempre sul molo sud, da utilizzare come deposito per lo stoccaggio di rinfuse, a decorrere da 1 gennaio del 2020. La seconda richiesta, del giorno successivo, è di Palumbo Superyachts: riguarda 2mila metri quadrati di un' area a nord della vasca di colmata da utilizzare come deposito di stampi. La richiesta è per un anno Le procedure Per ciascuna delle due istanze, scatta il termine di 30 giorni, entro il quale è possibile presentare osservazioni od opposizioni, da parte di portatori di interessi. La congestione degli spazi nell' area **portuale** era già emersa, nel dicembre dello scorso anno, al gala dinner natalizio del Gruppo Ferretti che opera ad Ancona con il marchio Crn e si ventilava la possibilità di trasferire la produzione di altri marchi.

Al momento, in porto, si tamponano le varie richieste di ampliamento, ma la svolta è attesa con la definizione del piano regolatore di cui è stata avviata la procedura. Il piano, secondo le aspettative dell' **Autorità portuale**, deve «essere capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico, coordinato anche con il territorio per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale e soprattutto occupazionale in ambito **portuale**» I progetti Due i raggruppamenti temporanei d' impresa ammessi a partecipare: il primo è composto da Modimar srl (Roma) Acquatecno srl (Roma), Seacon srl (Roma), Giovanni Francalanza (Pisa), Geologi associati Fantucci e Stocchi (Ronciglione) e Simonetta Migliaccio (Genova); il secondo da Rina Consulting spa (Genova), Arcoengineering srl -Gruppo Ipi (Milano), Ing. Paolo Viola (Milano), Studio Zoppi ingegneria & associati (Ancona) e Prof.

Arch. Rosario Pavia (Roma).

L' importo economico a base di gara previsto dal bando è di 2,26 milioni di euro. In questa prima fase, è stata valutata la correttezza della parte amministrativa della partecipazione al bando. Adesso sarà nominata la commissione che provvederà ad esaminare la parte tecnica e quella economica delle offerte. «Su questo atto - ha commentato Rodolfo Giampieri, presidente dell' **Autorità** - partirà un confronto serrato con le amministrazioni comunali e regionali e i portati di interesse del settore».

Edoardo Danieli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Ancona

Porto di Ancona: due domande per bando Piano regolatore di sistema

ANCONA Sono due i raggruppamenti temporanei di impresa che hanno presentato domanda e sono stati ammessi a partecipare al bando di gara europeo per la redazione del Piano regolatore di sistema portuale. Il Piano tratterà il disegno del futuro dei sei porti dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. L'atto comprenderà la stesura del Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss) e la redazione dei piani regolatori portuali di ciascuno dei porti dell'Adsp. L'ottica integrata di sistema sarà l'obiettivo del Piano, per essere capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico, coordinato anche con il territorio e per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale e soprattutto occupazionale in ambito portuale. L'importo economico a base di gara previsto dal bando, che si è chiuso l'8 gennaio, è di 2,26 milioni di euro. In questa prima fase, è stata valutata la correttezza della parte amministrativa della partecipazione al bando. Adesso sarà nominata la commissione che provvederà ad esaminare la parte tecnica e quella economica delle offerte. Fra i criteri di aggiudicazione dell'appalto, oltre al prezzo, sono previste le capacità di individuare e superare le eventuali criticità che potrebbero condizionare lo sviluppo dei porti. La durata del contratto d'appalto sarà di 390 giorni effettivi dalla firma. L'impegno contrattuale durerà, in ogni caso, fino a quando le due Regioni competenti, Marche e Abruzzo, avranno approvato il Piano regolatore di sistema portuale. Il primo dei due raggruppamenti temporanei d'impresa ammessi a partecipare è composto da Modimar srl (Roma) Acquatecno srl (Roma), Seacon srl (Roma), Giovanni Francalanza (Pisa), Geologi associati Fantucci e Stocchi (Ronciglione) e Simonetta Migliaccio (Genova); il secondo da Rina Consulting spa (Genova), Arcoengineering srl-Gruppo Ipi (Milano), Ing. Paolo Viola (Milano), Studio Zoppi ingegneria & associati (Ancona) e Prof. Arch. Rosario Pavia (Roma). Sta prendendo corpo la definizione del più importante strumento di pianificazione strategica di tutto il sistema portuale dice il presidente Rodolfo Giampieri -, un atto che consentirà ai sei porti di poter lavorare in maniera coordinata e integrata fra di loro, sulla base di una programmazione e di una strategia condivisa che avrà il compito fondamentale di poter dare certezza alle attività delle imprese portuali, così da poter programmare investimenti di lungo periodo, oltre a favorire un ambiente adatto a stimolare lo sviluppo di lavoro per le aziende e la creazione di nuova occupazione. Su questo importante atto per il sistema portuale partirà un confronto serrato con le amministrazioni comunali e regionali e i portati di interesse del settore.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona

Uno Splendore extralusso

Fincantieri, un varo da sogno per la cruise della Regent

di PIERFRANCESCO CURZI TUTTI con gli occhi appiccicati addosso alla Seven Seas Splendor, la cruise extralusso commissionata dalla società armatrice americana Regent e varata ieri in una giornata primaverile e abbagliante.

Varo fortunato, dove tutto ha funzionato alle perfezioni, compreso il taglio del cavo capace di azionare la bottiglia di champagne, regolarmente in frantumi contro la chiglia della SSS: «Una nave come questa è fatta anche col cuore e rappresenta un pezzo di Ancona» ha ricordato nel suo breve discorso padre Dino, cappellano del porto, prima della benedizione del 'bestione' alle sue spalle. Occhi lucidi, come sempre in occasione del lancio di un colosso del lusso.

SONO gli occhi di Graham Saddler, l'armatore americano durante gli inni, quello di Mameli e, appunto, lo Star Sprangled Banner.

Poco prima le sue parole: «La Seven Seas Splendor è un capolavoro _ ha detto Saddler rivolgendosi alla nutrita platea, composta soprattutto dal personale che l'ha realizzata _, ma non avevo dubbi quando abbiamo firmato il contratto. Così come non avevo dubbi che Fincantieri fosse un partone ideale. Mi ha colpito molto l'abilità artigianale e adesso non vedo l'ora di andare a bordo e ammirare il lusso e il gusto, la cura dei dettagli. Dal 2020 sarà pronta per solcare i mari del mondo e toccare centinaia di destinazioni».

Per la cerimonia Fincantieri non ha lasciato nulla al caso, curando anche l'immagine e la suggestione cinematografica grazie all'impiego di una squadra specificamente dedicata alle riprese video.

Il direttore del cantiere, Giovanni Stecconi, ha voluto una madrina particolare per l'evento, Francesca Giovagnoli, segretaria di direzione dello stabilimento, che, con un colpo secco, ha rispettato copione e pronostico. Quando la bottiglia ha colpito la nave, l'aria del porto è stata invasa dal suono delle sirene, accompagnate dall'Inno alla Gioia di Ludwig Van Beethoven e dagli applausi delle centinaia di maestranze e ospiti presenti. Le maestranze, appunto, agghindate con giacconi, divise e caschi multicolori. Tra loro italiani e tantissimi stranieri, operai di ditte in subappalto che si alternano nella realizzazione del lavoro. Ormai gli operai diretti Fincantieri rappresentano più o meno un decimo della forza lavoro, ridotti a meno di 300 a fronte ad una presenza di 3mila esterni. Diretti che andranno ad esaurirsi nel giro di qualche anno. Fincantieri si è affidata alle ditte esterne private. Ormai la linea è tracciata, eppure mai come oggi il cantiere è stato così in salute.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona

«Mai avuto tanto lavoro E abbiamo pure assunto»

Giovanni Stecconi al vertice di Fincantieri Ancona

LA GESTIONE del cantiere nel nuovo millennio è passato sotto le sue mani. Dagli anni del passaggio esclusivo al segmento crociere al boom attuale, passando per la grande crisi a cavallo tra il 2008 e il 2011, quando lo stabilimento di Ancona è stato ad un passo dalla chiusura.

Giovanni Stecconi, alla guida del sito Fincantieri di Ancona ormai da una decina d'anni, parla del presente, delle sfide nel giorno dell'ennesimo varo di una meravigliosa nave da crociera extralusso.

Presente che sorride, ma futuro a medio termine legato allo sviluppo infrastrutturale del cantiere.

Stecconi, a che punto è il dialogo tra azienda e governo sul potenziamento del cantiere?

«Siamo a buon punto, il dialogo è ripreso e le parti sono ancora in trattativa».

Al centro del contendere un investimento consistente per allungare bacino e banchina?

«Esatto, sono 80 milioni, equamente divisi tra le due parti.

Un'opera infrastrutturale irrinunciabile in questa fase».

Come mai?

«Il cantiere non ha mai avuto così tanto lavoro, ci sono commesse sicure fino al 2023, poi però bisognerà cambiare marcia. Ormai il segmento delle navi da crociera di media grandezza è stato sfruttato. Se vogliamo vincere le future sfide del lavoro dobbiamo dotare il cantiere di un nuovo bacino e di una nuova anchina in grado di ospitare le grandi navi».

Quale la ricaduta occupazionale?

«Oltre alla dotazione attuale, almeno un migliaio tra impiegati e operai».

Personale ormai soltanto esterno, lavoratori di ditte in appalto e subappalto, non sempre tutelati: è questo il futuro dell'azienda?

«Le imprese che lavorano in Fincantieri garantiscono qualità e tempi certi, i tempi cambiano».

Però intanto voi non assumete più nessuno, senza turn-over presto affitterete il lavoro solo agli esterni.

«Non è vero, in questi anni abbiamo assunto un centinaio di persone».

Operai?

«No, impiegati, ma tutti qualificati e in grado di garantire qualità.

Bisogna superare il vecchio concetto, la divisione tra classe operaia e tecnici, ormai siamo oltre».

Però le navi alla fine le costruiscono gli operai, perché non ne assumete più coprendo i buchi lasciati da chi va in pensione?

«Senta, in cantiere entrano migliaia di operai ogni giorno e fanno un lavoro eccezionale, non ci fossilizziamo sul tipo di rapporto».

La nave che varate oggi quando sarà pronta per solcare i mari del mondo?

«Da oggi parte ufficialmente l'allestimento della Seven Seas Splendor che sarà pronta all'incirca tra un anno per lasciare il porto di Ancona. E' una nave favolosa, di qualità assoluta, siamo fieri di quanto fatto e adesso ci ributtiamo al lavoro per allestire le altre imbarcazioni, rispettando i tempi fissati dalle commesse».



Fincantieri, varata "Seven Seas Splendor"

GIORGIO CAROZZI

Roma - Varata ad Ancona "Seven Seas Splendor", la seconda nave da crociera extra lusso che Fincantieri realizzerà per la società armatrice Regent Seven Seas Cruises, marchio del gruppo statunitense Norwegian Cruise Line Holdings (Nclh). La consegna è prevista per il 2020. Come la gemella "Seven Seas Explorer", consegnata da Fincantieri presso lo stabilimento di Genova nel 2016, "Seven Seas Splendor" avrà 55 mila tonnellate di stazza lorda e potrà ospitare a bordo 750 passeggeri. Lo scorso gennaio Fincantieri ha ricevuto l'ordine da Nclh per una terza unità della serie, con consegna prevista nel 2023. Fincantieri - fanno sapere dal gruppo cantieristico statale ha costruito dal 1990 ad oggi 88 navi da crociera (di cui 65 dal 2002), mentre altre 55 unità sono in costruzione o di prossima realizzazione, assicurando continuità di lavoro per i prossimi anni a tutti i cantieri del gruppo.

The screenshot shows a news article on the Fincantieri website. The main headline is "Fincantieri, varata 'Seven Seas Splendor'". The sub-headline reads: "Roma - Varata ad Ancona 'Seven Seas Splendor', la seconda nave da crociera extra lusso che Fincantieri realizzerà per la società armatrice Regent Seven Seas Cruises, marchio del gruppo statunitense Norwegian Cruise Line Holdings (Nclh)". The article includes a photograph of the ship's hull with the name "SEVEN SEAS SPLENDOR" visible. The text below the photo states: "Roma - Varata ad Ancona 'Seven Seas Splendor', la seconda nave da crociera extra lusso che Fincantieri realizzerà per la società armatrice Regent Seven Seas Cruises, marchio del gruppo statunitense Norwegian Cruise Line Holdings (Nclh). La consegna è prevista per il 2020." A small box labeled "TAG" lists "Shipyard & Offshore", "Stazioni Sea Offshore", "Cruise and Ferry", and "Yacht". The article continues: "Come la gemella 'Seven Seas Explorer', consegnata da Fincantieri presso lo stabilimento di Genova nel 2016, 'Seven Seas Splendor' avrà 55 mila tonnellate di stazza lorda e potrà ospitare a bordo 750 passeggeri. Lo scorso gennaio Fincantieri ha ricevuto l'ordine da Nclh per una terza unità della serie, con consegna prevista nel 2023." The final paragraph reads: "Fincantieri - fanno sapere dal gruppo cantieristico statale ha costruito dal 1990 ad oggi 88 navi da crociera (di cui 65 dal 2002), mentre altre 55 unità sono in costruzione o di prossima realizzazione, assicurando continuità di lavoro per i prossimi anni a tutti i cantieri del gruppo." The website interface includes a navigation menu at the top (HOME, SHIPPING, TRANSPORT, MARITIME, INTERVIEW, MEDIA & EVENTS, GREENWASCO), a sidebar with "MAGAZINE", "PUBBLICAZIONI", and "PILOTINA BLOG", and a "SHIPPING MOVEMENTS" section with icons for various services like "PRODOTTO FERRINO", "SERVIZIO GLOBALE", "FORNITORE SERRAVALLE", "FORNITORE PIRELLA", "EY", "CAME", and "ESEY". At the bottom right, there is a logo for "TIM Schede Flotta" and the text "CONNECTING EU".

Made in Italy, l'anno nero per l'export dell'ortofrutta

Le esportazioni giù del 12% nel 2018 E dal 2000 l'import è balzato del 142% L'Olanda conquista i nostri mercati L'Agricoltura annuncia una task force

L'ALLARME BERLINO Ci voleva la crisi del nostro export e la maggiore aggressività dei paesi concorrenti per vedere per la prima volta riuniti attorno a un tavolo tutti i protagonisti dell'ortofrutta italiana.

Non però a Roma, ma a Berlino dove ieri ha chiuso Fruit Logistica, la più importante fiera continentale del settore, con l'Italia primo paese espositore con 527 aziende. A dare il quadro del momento negativo basta il dato del mercato tedesco che con 1,6 miliardi di euro di fatturato è la maggiore destinazione dell'ortofrutta italiana. Negli ultimi 15 anni in Germania c'è stata una flessione dell'import dall'Italia del 5% a fronte di incrementi di produzioni spagnole (+21%) e olandesi (+26%).

IL RESTO DEL MONDO Non va meglio nel resto del mondo: nel 2018 l'export ortofrutticolo italiano si è contratto del 12% a volume e del 4,7% in valore. Contemporaneamente aumentano le importazioni: dal 2000 a oggi +142%, addirittura anche in comparti tradizionali: +214% in valore l'import di agrumi, +114,5% quello di ortaggi. «Il trend del 2018 afferma Marco Salvi, presidente Fruitimprese conferma la nostra propensione all'export ma difficilmente torneremo sui livelli-record del 2017 con 5 miliardi di vendite all'estero».

«L'Europa commenta Antonio Felice, dell'agenzia specializzata Corriere Ortofrutticolo guarda quasi esclusivamente al prezzo e i grandi mercati emergenti dell'Asia hanno distanze tali da richiedere organizzazione produttiva e logistica e accompagnamento politico. E obiettivamente siamo indietro rispetto a spagnoli, cileni e persino polacchi». Ma come affrontare la crisi del comparto che rappresenta comunque dopo il vino la seconda voce dell'export agroalimentare e un quarto dell'intera produzione agroindustriale italiana? Per Davide Vernocchi, coordinatore ortofrutta di Alleanza Cooperative, la prima esigenza è quella di scalfire il muro di alcuni paesi extra Ue, che quasi sempre oppongono problematiche di carattere fitosanitario. «Giappone, Vietnam, Israele, Colombia, Cina elenca Vernocchi sono alcuni degli stati che bloccano l'ingresso di mele, pere, kiwi e altre referenze nelle quali l'Italia è leader.

Per esempio, nell'export del kiwi attendiamo da anni un sospiro via libera per l'avvio della commercializzazione in mercati potenzialmente assai interessanti». Emblematico è l'esempio delle mele: dal momento dell'embargo con la Russia nell'estate del 2014, nessun nuovo mercato è stato aperto. «L'embargo russo precisa Salvi è stato un colpo micidiale per il nostro export e ha destabilizzato gli equilibri del commercio ortofrutticolo: Olanda e Belgio promuovono in maniera sempre più aggressiva le loro pere a scapito delle nostre, così fa la Grecia coi suoi kiwi. I polacchi prima molto attivi in Russia adesso scaricano la loro produzione tutta sul mercato europeo con conseguenze pesanti sui prezzi e a danno delle nostre mele».

IL RICONOSCIMENTO «È tempo ha confermato la sottosegretario all'Agricoltura Alessandra Pesce di organizzare una task force sull'apertura di nuovi mercati». Intanto ammodernando anche la rete logistica a partire dai mercati all'ingrosso. «Va abbandonata la visione antiquata dei mercati», ha spiegato Fabio Massimo Pallottini, presidente di Italmercati, che ha fatto il punto sul progetto di espansione del mercato romano Car verso il porto di Civitavecchia, con l'obiettivo di arrivare a creare un'unica Zona Logistica Speciale. A chiudere con un pizzico di ottimismo l'edizione 2019 di Fruit Logistic è arrivato il premio più importante sull'innovazione assegnato proprio a una azienda italiana, la Jingold di Forlì. Il suo kiwi rosso ha proprietà organolettiche, dolcezza di 21 gradi Brix e retrogusto esotico assolutamente unici. «L'innovazione parla italiano», ha commentato il presidente di Confagricoltura Massimiliano Giansanti, sottolineandone «il valore come mission per la crescita e la competitività di tutto il settore».

Carlo Ottaviano © RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP al Fruit Logistica 2019. Missione positiva per Molo Vespucci

maurizio de cesare

9 febbraio 2019 - Tre giornate fruttuose e utili ad allargare gli orizzonti della logistica e dei traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Questo il segno della missione del Segretario Generale dell'AdSP, Roberta Macii e del funzionario Luca Lupi all'edizione 2019 della prestigiosa fiera dell'agro-alimentare Fruit Logistica di Berlino. Un' importante occasione per promuovere un comparto strategico per l'Italia e che, a Berlino, era ben rappresentato anche dalla Regione Lazio. Numerosi gli incontri con i principali rappresentanti del commercio internazionale dell'ortofrutta, vettori marittimi, spedizionieri, terminalisti e produttori di frutta. Con tutti l'AdSP ha lavorato per consolidare i rapporti esistenti e porre le fondamenta per attivare nuovi traffici commerciali in un settore in continua espansione divenuto, negli ultimi anni, fondamentale per il porto di Civitavecchia. Durante la tre giorni berlinese l'Autorità di Sistema Portuale ha avuto modo di incontrare i vertici di Chiquita, gruppo internazionale leader nell'esportazione del traffico delle banane, per discutere dell'importanza del settore per il porto di Civitavecchia. I massimi dirigenti della multinazionale delle banane Chiquita hanno manifestato la disponibilità a consolidare e implementare la loro presenza nello scalo romano. Novità anche nel settore della logistica con Cfft, società che da anni opera nello scalo di Civitavecchia, che si è resa subito disponibile a coinvolgere e collaborare con il Centro Agroalimentare Roma (CAR), per aprire nuovi traffici nel settore ortofrutticolo utilizzando lo scalo romano come principale interlocutore.

Questa sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono rimasti in cache. Informati sulle nostre politiche sulla privacy e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US | EVENTI | CONTRATTI | LAVORATORI | LISTINO

AdSP al Fruit Logistica 2019. Missione positiva per Molo Vespucci

di Maurizio De Cesare - 09 FEB 2019

6/7/8 FEBRUARY 2019, BERLIN

9 febbraio 2019 - Tre giornate fruttuose e utili ad allargare gli orizzonti della logistica e dei traffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Questo il segno della missione del Segretario Generale dell'AdSP Roberta Macii e del funzionario Luca Lupi all'edizione 2019 della prestigiosa fiera dell'agro-alimentare "Fruit Logistica" di Berlino.

Un' importante occasione per promuovere un comparto strategico per l'Italia e che, a Berlino, era ben rappresentato anche dalla Regione Lazio. Numerosi gli incontri con i principali rappresentanti del commercio internazionale dell'ortofrutta, vettori marittimi, spedizionieri, terminalisti e produttori di frutta. Con tutti l'AdSP ha lavorato per consolidare i rapporti esistenti e porre le fondamenta per attivare nuovi traffici commerciali in un settore in continua espansione divenuto, negli ultimi anni, fondamentale per il porto di Civitavecchia.

Durante la tre giorni berlinese l'Autorità di Sistema Portuale ha avuto modo di incontrare i vertici di Chiquita, gruppo internazionale leader nell'esportazione del traffico delle banane, per discutere dell'importanza del settore per il porto di Civitavecchia. I massimi dirigenti della multinazionale delle banane Chiquita hanno manifestato la disponibilità a consolidare e implementare la loro presenza nello scalo romano. Novità anche nel settore della logistica con Cfft, società che da anni opera nello scalo di Civitavecchia, che si è resa subito disponibile a coinvolgere e collaborare con il Centro Agroalimentare Roma (CAR), per aprire nuovi traffici nel settore ortofrutticolo utilizzando lo scalo romano come principale interlocutore.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

6/7/8 FEBRUARY 2019, BERLIN

Agree il Manifesto 2019, tutte le istituzioni all'opera

Women in Maritime

AdSP al Fruit Logistica 2019 - Missione positiva per Molo Vespucci

9 FEBRUARY 2019

Categorie e numeri articoli

- ESONERIA 10471
- SHIPPING 10471
- ECONOMIA E TRASPORTI 10471
- INFRASTRUTTURE 10471
- NAUTICA 10471
- AVANZI E TRAMONDI 1743
- CULTURA 1743
- IMBITTO - FINE 1000

GRIMALDI GROUP
THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MAR
Mediterranean Freight Forwarder

OMLOG
LIFESTYLE LOGISTICS

OSCO

SCT
Suborpo Cooperatori

Licenziamenti, dai sindacati appello a Governo e Regione

Investimenti, «far valere l' Accordo di programma»

GIOIA TAURO «Non permetteremo una guerra tra poveri. Gioia Tauro non può essere ancora una volta tradita». È la reazione unitaria dei sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ugl Mare e coordinamento portuali del Sul all' annuncio dell' azienda MCT, terminalista dello scalo di transhipment, di voler riaprire la procedura di licenziamento collettivo (L. 223/91) poiché, in virtù dei reintegri imposti dal Giudice del lavoro, non sarebbe più in grado di sostenere il costo dell' intera forza lavoro.

Le organizzazioni sindacali si dicono profondamente preoccupate per una situazione che si prospetta come un ulteriore colpo alle speranze di un intero territorio, dei lavoratori e della Calabria e chiedono che il governo Conte intervenga immediatamente, esortando anche il ministro delle Infrastrutture, Toninelli, a dare le risposte annunciate lo scorso 18 ottobre sugli investimenti pubblici e privati per il **porto** di Gioia Tauro.

«L' Accordo di programma quadro firmato nel 2016 - si rimarca in un comunicato congiunto di Rsa, segreterie regionali e territoriali - prevedeva, infatti, oltre all' agenzia per la ricollocazione dei dipendenti dichiarati in esubero, anche consistenti investimenti da parte di MSC e Contship e investimenti pubblici per la realizzazione del gateway ferroviario e del bacino di carenaggio. Oggi, a due mesi da quell' incontro, le OO.SS. non hanno ancora avuto la possibilità di sapere quali interventi strutturali ha deciso di fare il Governo, il cui disimpegno su Gioia è ormai eloquente. L' unica certezza è un ulteriore calo di volumi del 12,5% nel 2017 e quello ulteriore in corso nel 2018. Questa drammatica situazione sta portando alla chiusura del **porto** di Gioia Tauro».

La riduzione di personale annunciata dall' azienda sarebbe ancora più pesante di quella avviata nel 2017, quando furono messe alla porta 377 persone. «Siamo fermamente contrari alla contrapposizione dei lavoratori con altri lavoratori», evidenziano i sindacati aggiungendo: «Rivendichiamo l' attuazione dell' Accordo di programma quadro sottoscritto nel 2016 alla Presidenza del consiglio, e cioè gli investimenti pubblici e privati per rilanciare il **porto**. Chiediamo dunque al Governo Conte e al ministro Toninelli di far rispettare quell' Accordo di programma quadro.

Chiediamo alla Giunta regionale di intervenire con forza nei confronti del Governo, di MCT e di MSC». L' appello finale è un richiamo all' unità d' intenti: «La Calabria, quella democratica e del lavoro, questa volta si deve unire per difendere gli interessi legittimi di Gioia, della Calabria, di chi lavora e di chi il lavoro lo cerca».

La notizia dell' imminente avvio di una nuova procedura di licenziamento collettivo era giunta a margine dell' incontro di venerdì mattina tra azienda e rappresentanti sindacali, svoltasi in base all' art. 39 del CCNL dei porti. d.l.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Clima pessimo tra i portuali per il collasso dell' occupazione

Forse saranno 500 gli esuberi

Il dato certo si conoscerà martedì all'incontro tra Medcenter e sindacati

di MICHELE ALBANESE GIOIA TAURO - Il numero preciso degli esuberi che MedCenter tenterà di attuare si conoscerà martedì mattina, quando l'azienda ha convocato una nuova riunione con le Rsa aziendali e le segreterie territoriali e provinciali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Mare e Sul. Alla riunione non è stata invitata per ragioni l' Orsa di recente costituzione, che invece parteciperà all'incontro previsto nello stesso giorno di pomeriggio convocato dal prefetto Michele Di Bari. Secondo voci ben accreditate tra i portuali potrebbero essere intorno a 500 i portuali in esubero che Mct potrebbe dichiarare. Numeri ipotizzati in proporzione ai volumi che attualmente movimentano lo scalo e che sono in continuo ribasso. Quasi il 40% degli attuali dipendenti tenendo conto anche dei reintegri sanciti dalle sentenze del Tribunale di Palmi. Un collasso dell' occupazione quindi che dà l' idea di qualche pericolosissimo passo nel buio sta per compiere il porto di Gioia Tauro nel suo complesso. Il clima tra i portuali è pessimo. Dopo gli annunci dei nuovi esuberi, nel piazzale del terminal piccole assemblee nei turni di lavoro si susseguono una dietro l' altra e la rabbia cre re i lavoratori e i calabresi sugli investimenti pubblici e privati per il porto di Gioia Tauro. L' accordo di programma quadro firmato nel 2016 prevedeva Infatti oltre all' agenzia per la ricollocazione dei lavoratori dichiarati in esubero anche consistenti investimenti da parte di Msc e Contship e investimenti pubblici per la realizzazione del gateway ferroviario e del bacino di carenaggio. Oggi a 2 mesi da quell' in contro le organizzazioni sindacali non hanno ancora avuto la possibilità di sapere come procede la discussione fra Msc e Contship e quali interventi strutturali ha deciso di fare il governo il cui disimpegno su Gioia è ormai eloquente. L' unica certezza è che oggi - sottolineano - c' è la informativa che Mct ha dato alle organizzazioni sindacali di un ulteriore calo di volumi nel 2017 del 12,5% rispetto al 2016 che si aggiunge al calo già subito nel 2016 rispetto al 2015 e a quello ulteriore in corso nel 2018. Questa drammatica situazione sta portando alla chiusura del porto di Gioia Tauro.

L' azienda ha annunciato l' apertura di una nuova procedura di riduzione di personale ancora più pesante di quella avviata nel 2017. Le Organizzazioni sindacali sono profondamente preoccupate per tale situazione che si prospetta come un ulteriore colpo alle speranze di un intero territorio, dei lavoratori, della Calabria». «Non permetteremo una guerra fra poveri. Siamo fermamente contrari alla contrapposizione dei lavoratori con altri lavoratori. Rivendichiamo l' attuazione dell' Accordo di Programma Quadro sottoscritto nel 2016 alla Presidenza del consiglio, e cioè gli investimenti pubblici e privati per rilanciare il porto. Chiediamo dunque al Governo Conte e al ministro Toninelli di far rispettare quell' Accordo di programma quadro.

Chiediamo alla Giunta regionale di intervenire con forza nei confronti del governo, di Mct e di Msc». Poi chiamano alla lotta e all' impegno affermando che: «la Calabria, quella democratica e del lavoro, questa volta si deve unire per difendere gli interessi legittimi di Gioia, della Calabria, di chi lavora e di chi il lavoro lo cerca». Ma fino a ieri dalla politica e dalle istituzioni regionali e nazionali solo silenzi.



Porto e crocierismo Aspettando il decollo

Andrea Italianomilazzo «Che fine ha fatto l' ecoporto galleggiante che sarebbe dovuto sorgere nella rada di Levante?».

A sollevare l' interrogativo il "Comitato grande porto" che evidenzia come sia una costante che «i progetti partono con entusiasmo e poi finiscono nel dimenticatoio. Nonostante l' interesse manifestato dai progettisti che continuano a ribadire che la struttura è fattibile sia dal punto di vista tecnico, e sostenibile dal lato economico in quanto finanziata da un fondo di investimento inglese e da due banche cinesi , al momento attuale non è stato fatto quasi nulla. Il progetto non è stato ancora esaminato in consiglio comunale, non è stata avanzata alcuna richiesta di concessione al demanio marittimo, non è stata inviata alcuna documentazione alla Regione siciliana per l' approvazione dell' opera».

Fatta questa premessa il "Comitato" presieduto da Mario Sciotto sottolinea che «la stagione estiva si avvicina e Milazzo si avvia a fronteggiare il sempre più crescente traffico del diportismo con strutture inadeguate sia per qualità che per quantità. Offriamo ai diportisti una utenza fatta di pontili galleggianti carenti per efficienza e servizi. Nel frattempo a Capo d' Orlando è sorto un porto turistico all' avanguardia nel settore per completezza dei servizi e modernità delle infrastrutture, a S. Agata i lavori per la realizzazione del porto hub, originariamente destinato a Milazzo, procedono alacremente e saranno completati al più presto, a Portorosa opera da decenni un porto turistico prestigioso per la sua unicità e per l' eccellenza di servizi offerti ai diportisti».

«Ecco quindi - prosegue - che per mantenere la nostra posizione di leader nel campo del diportismo è necessario impegnarsi per la realizzazione dell' ecoporto galleggiante. Senza contare che nella parte esterna della diga foranea della struttura è previsto l' attracco delle grandi navi da crociera risolvendo una carenza di banchine portuali che da anni il presidente De Simone promette di colmare alimentando il progetto all' interno ed all' esterno del tratto terminale del molo Marullo».

Da ultimo l' invito al presidente del consiglio comunale, al sindaco, al presidente dell' **autorità portuale** "di adempiere le procedure necessarie affinché il molo Marullo dopo 20 anni di errata concessione rientri nella piena disponibilità del porto di Milazzo».

Analisi su flussi turistici e infrastrutture in vista della stagione estiva.



Porto turistico e anche centro congressi

Franco Perdichizzi Capo d' Orlando Capo d' Orlando potrà presto fare affidamento sul movimento congressuale per destagionalizzare le presenze turistiche e dare una spinta all' economia. La novità viene direttamente dal **Porto** di San Gregorio che a breve aprirà i battenti ai congressi di respiro nazionale e internazionale grazie al primo piano della struttura che ospiterà un spazio congressuale arricchito anche da un resort per l' accoglienza ai partecipanti. Ma le novità per la prossima stagione primaverile ed estiva, che dovrebbe confermare il decollo della struttura, classificata tra le più belle e funzionali d' Italia, non sono solo queste. Previsto l' arrivo nella darsena di importanti società di challenger che assicureranno ai turisti la presenza di almeno 100 imbarcazioni da noleggiare per girare i mari del Mediterraneo. E poi la novità presentata ieri dal "Marina Capo d' Orlando". Si tratta dello "Yacht Club Capo d' Orlando", la nuova società velica che costituita da due mesi ha ottenuto l' affiliazione a Federvela. La società sportiva - spiega il presidente Giuseppe Mormino - si prefigge l' obiettivo di promuovere nel comprensorio costiero nebroideo la disciplina della vela, sia a livello dilettantistico che agonistico, e di diffondere la "cultura marinara" coinvolgendo ragazzi, giovani e adulti animati dalla passione per il mare e desiderosi di avvicinarsi a questo sport». Alla presentazione, erano presenti il sindaco Franco Ingrilli, il comandante del Circomare , Michele Rossano; dell' Ufficio locale marittimo, Fabio Sarni, il rappresentante della federvela Francesco Zappulla ed il presidente della "Capo d' Orlando Marina", Francesco Federico. E anche l' ammiraglio Giovanni Iannucci, napoletano ma milazzese d' adozione, già comandante dell' Amerigo Vespucci . Il prossimo appuntamento del circolo, oltre all' avvio della "scuola vela" che ha già aderito al programma del ministero con le scuole orlandine, è la regata offshore da 150 miglia tra le 7 le Isole Eolie con partenza/arrivo da Capo d' Orlando (1-4 maggio).

Importanti progressi per lo scalo diportistico in vista della primavera.



Il Nautilus

Focus

Fideiussione omnibus nelle concessioni demaniali marittime: eleganza e stile formale, discrezionalità obbligazionaria od amore a prima vista?

Secondo il dettato del codice civile è fideiussore colui il quale, obbligandosi personalmente verso il creditore, garantisce l'adempimento di

Secondo il dettato del codice civile è fideiussore colui il quale, obbligandosi personalmente verso il creditore, garantisce l'adempimento di una obbligazione altrui. Trattasi quindi di una garanzia a carattere accessorio che non potrà mai eccedere ciò che è dovuto dal debitore né può essere prestata a condizioni più onerose. Infine può anche garantirsi un importo massimo prestabilito ed un illecito derivante dall'esecuzione della prestazione contrattuale. Fatte queste premesse relative all'istituto contrattuale di garanzia, passiamo ad esaminarne l'applicazione nel sistema mare, strumento attivo di politica economica commerciale a sostegno del Paese e che ha nel porto il principale attore propulsivo. Se da un lato le Adsp hanno l'obbligo, in occasione del rilascio o del rinnovo di concessioni demaniali marittime, di avviare una procedura comparativa ai sensi dell'art.10 18 della legge n.84/94, deve ritenersi pacifica la tesi di poter conoscere prima dell'avviso pubblico i criteri da utilizzare al fine dell'esercizio del potere discrezionale, onde evitare disparità di trattamento e discriminazione. Sostanzialmente quindi, programmazione, acquisizione degli impegni sugli investimenti, sui livelli di innovazione tecnologica e sulla sostenibilità dell'ambiente unitamente agli obiettivi occupazionali. In questo modo si giungerà alla migliore offerta frutto della comparazione tra offerte differenti che comunque ed allo stato si muove in margini di ristretta discrezionalità. D'altro canto non mancano in questi mesi casi riconducibili ad azione della magistratura penale verso il management di alcune Adsp, rei di aver rinnovato concessioni demaniali

in maniera definitiva pur trattandosi di concessioni temporanee innescando la fattispecie dell'abuso d'ufficio, reato contestato in fase di indagine preliminare. A sentire di alcuni osservatori, circostanze di questo tipo creerebbero allarmismo verso gli operatori economici che, evidentemente, parrebbero inaffidabili e poco credibili frutto di scelte altamente discrezionali. Scelte che all'atto del confronto tra aspiranti concessionari, vede sia nella relazione tecnica della capacità tecnica di essere investitori, beni edili e navi che in quella organizzativa, ovvero con riferimento ai bilanci consolidati ed al piano delle risorse umane, un binario certo da seguire nell'esercizio del potere amministrativo autoritario finalizzato alla scelta finale dell'aspirante. Non ultimo, ma in ultimo un ruolo strategico è svolto dalla relazione firmata relativa al programma operativo corrispondente alla durata dell'autorizzazione richiesta ex art.li 16/17/18 della citata legge n. 84. Ma cosa complica la vita alla Adsp all'atto del rilascio concessorio? È l'acquisizione di adeguata fideiussione che deve essere prestata dal concessionario di una area demaniale marittima portuale a garanzia di tutti gli obblighi assunti con l'atto di concessione, di cui ora trattiamo ipotizzando da un lato che gli uffici della Adsp abbiano accertato l'inadempimento del concedente anche per mancato pagamento dei canoni concessori, dall'altro non vi sia la verifica della decadenza per fatti differenti. Il legislatore ha dato la facoltà al concedente di imporre al concessionario l'incasso a prima richiesta, ovvero sulla base della sola discrezionalità amministrativa che va ad azionarsi nel momento in cui si debbono coprire rimborsi spesa o crediti maturati unitamente all'osservanza degli obblighi assunti con l'atto di concessione poi evidentemente disattesi. Nella pratica le clausole contrattuali di garanzia previste dagli schemi formali in uso presso molti uffici del demanio delle Adsp, prevedono di poter ottenere l'incasso a prima vista non solo per i crediti od i rimborsi ma anche per le pretese relative ad inadempimenti di obblighi del concessionario. In questo caso anche grazie alla giurisprudenza, che ne ha utilizzato i tratti salienti, si parla di una fideiussione omnibus operata da una banca che concede una apertura di credito più o meno ampia ad un soggetto, concessionario, a condizione che ne assuma tutte le obbligazioni che pertanto non risultano determinate ma solo ipoteticamente determinabili. Tale fideiussione è parsa viziata da nullità nella misura in cui non si deduceva l'importo massimo garantito e non stabilivano i criteri obiettivi in base ai quali si stabilirà la prestazione, idonei a



liberare il debitore dalla obbligazione a garanzia posta in essere a favore del terzo. Parrebbe ai più, non solo per gli addetti ai lavori, che la fideiussione omnibus ponga in balia della Adsp il concessionario che assume una garanzia personale che impone il pagamento non di un singolo e specifico debito altrui, presente o futuro, ma di tutti i debiti a contrarre che lo stesso concessionario assumerà nei confronti della autorità concedente in dipendenza della concessione demaniale marittima. Sul punto la giurisprudenza ha stabilito che sussiste l'obbligo, nel caso della fideiussione omnibus, di evitare ogni forma di indeterminatezza a pena di nullità, dovendo addivenire alla determinazione precisa dell'importo massimo pattuito e quindi garantito in fideiussione. Rimane comunque l'obbligo del reintegro salvo il criterio della buona fede della concedente a fronte della accennata e formalmente prevista discrezionalità amministrativa azionante. Taluni, infine in dottrina, contestano la reintegrazione dell'importo massimo garantito che formalmente costituirebbe una indeterminazione dell'oggetto che aggiungerebbe un elemento nullo al contratto di garanzia fideiussorio. Insomma un amore a prima vista tra il concessionario ed il concedente, frutto dell'attrattiva dell'interesse economico commerciale in area portuale ma che deve scontrarsi, oggi ancor più dopo le incursioni della CE sul punto, con la disciplina privatistiche dell'istituto fideiussorio al quale bisogna far riferimento ogni volta che si stipulano rapporti concessori ricordando in questa sede la solidarietà del beneficio, l'azione di regresso, la scadenza dell'obbligazione principale ed il recesso con irrinunciabilità. Queste, tutte, vicende del rapporto contrattuale che articolano le relazioni in punto di diritto tra debitore e cedente la garanzia accessoria, consentono di garantire in maniera efficace le obbligazioni contratte con la Adsp che pone a disposizione del privato banchine e spazi pubblici marittimi, contemperando gli interessi pubblici disponibili. Interessi, questi ultimi milionari, che hanno nel canone concessorio la leva ultima ma strutturale quasi autoritaria se vista dall'organo pubblico emanante che consente, condividendone o meno, la massimizzazione dei risultati economici la cui prescrivibilità è di anni cinque. Concludendo si auspica l'introduzione di criteri omogenei nella determinazione delle somme massime poste a garanzia del rilascio della concessione demaniale a maggior ragione, oggi, che il rinnovo non possiede più le caratteristiche storiche dell'automatismo monopolistico, dovendo fare quindi i conti, ovvero il raffronto, con gli investimenti operati programmati e programmabili ivi incluse le opere inamovibili. Ma questa è un'altrarotta di pensiero tecnico. Teodoro Nigro

L'angolo (del) marittimista Il Regolamento UE 2017/352 su trasparenza finanziaria e servizi portuali

ROMA Agli inizi del 2017, segnatamente in data 23 gennaio, il Consiglio dell'Unione Europea ha approvato il Regolamento UE 2017/352 che «istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti». I principi posti in essere dal nuovo Regolamento, in materia di accesso al mercato dei servizi portuali e di trasparenza finanziaria nei porti, dovranno essere applicati, nei porti europei a partire dal prossimo 24 marzo. Posto che il Regolamento in parola, rappresenta ad oggi un testo normativo fondamentale per l'intera «industry» dello shipping, ci limitiamo a fornirvi qui di seguito per evidenti ragioni di sintesi che questa sede ci impone una breve descrizione dei suoi contenuti, accompagnata da alcune riflessioni sul tema. Il Regolamento ha voluto disciplinare alcune tematiche ritenute particolarmente rilevanti mediante la previsione di: (i) una serie di obblighi incentrati sulla rendicontazione e sull'efficiente utilizzo dei fondi pubblici, con l'obiettivo di garantire la trasparenza finanziaria dei singoli porti; (ii) un quadro normativo di riferimento per l'organizzazione e la gestione di alcuni aspetti dell'attività di fornitura dei servizi portuali da parte degli enti competenti. Quanto al primo dei due punti sopracitati, anche alla luce di quanto riportato nella relazione accompagnatoria della proposta iniziale della Commissione Europea, la necessità di intervento a livello comunitario parrebbe risultare dalla circostanza secondo cui, ad oggi, gli investimenti privati all'interno dei singoli scali portuali sarebbero spesso rallentati sia dalla mancanza di

regole precise e vincolanti in merito alle modalità di assegnazione dei fondi pubblici ai singoli porti, sia da una evidente carenza informativa sugli oneri che compagnie di navigazione debbono corrispondere per l'utilizzo delle relative infrastrutture portuali. Ecco allora che, per tentare di risolvere le problematiche sopracitate, la normativa comunitaria in esame definisce, in primo luogo, il concetto di «Trasparenza finanziaria» riferendosi alla necessaria completa indicazione dei fondi assegnati dalle autorità pubbliche, non solo agli enti di gestione del porto, ma anche ad altri enti che eventualmente svolgano servizi portuali finanziati con fondi di natura pubblica. Lo scopo della previsione di tale obbligo, dunque, parrebbe essere quello di «individuare» tutte le erogazioni a favore degli enti di gestione dei porti di natura pubblica e, attraverso la necessaria indicazione dello scopo per cui le stesse sono state assegnate, permettere un'attenta verifica sul loro effettivo impiego. Il nuovo Regolamento prevede inoltre che, anche solo su semplice «richiesta», da parte dell'autorità pubblica statale, l'ente di gestione del porto debba fornire alla medesima tutte le informazioni sopra esposte, nonché ogni altra informazione ritenuta necessaria al fine di valutare, sia il rispetto delle previsioni del Regolamento in esame, sia il rispetto della normativa europea in materia antitrust. Da ciò emerge, il chiaro obiettivo dell'Europa di tentare di responsabilizzare maggiormente gli Stati Membri rispetto all'erogazione e all'impiego di fondi pubblici in favore dei rispettivi porti nazionali. Inoltre, la normativa comunitaria in esame si preoccupa di stabilire un quadro normativo di riferimento applicabile in materia di fornitura di servizi portuali. A livello generale, non parrebbero essere imposti modelli di gestione dell'infrastruttura portuale, tuttavia, dovrebbero essere adottate regole sia in materia di «safety», sia in materia di «security» al fine di garantire maggiormente l'efficienza dei servizi portuali resi. Tuttavia, qualora l'ente di gestione intenda stabilire dei requisiti minimi per i fornitori dei servizi portuali, questo dovrà identificarli in maniera «trasparente, proporzionata e non discriminatoria», attenendosi a quanto previsto dal Regolamento, tenendo altresì conto della capacità del prestatore di erogare i propri servizi a favore di tutti gli utenti. L'ente in questione, da ultimo, dovrà provvedere alla verifica della sussistenza di detti requisiti sino alla scadenza del diritto di prestare il servizio portuale di interesse. Il tutto, con l'evidente obiettivo di garantire il libero accesso al mercato dei servizi portuali da parte degli utenti operanti nel porto. In conclusione, alla luce di quanto sopra esposto, appare chiaramente come il Regolamento UE 2017/352 rappresenti, ad oggi così, un testo normativo di grande importanza per l'intera industria marittima. Pertanto, segnaliamo come, a nostro avviso, le norme in esso contenute, rappresentino un termine di paragone essenziale anche per il nostro legislatore e per tutte le Autorità di

The screenshot shows the homepage of 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main article is titled 'L'angolo (del) marittimista - Il Regolamento UE 2017/352 su trasparenza finanziaria e servizi portuali'. The author is Luca Brandimarte, and the date is 23/01/2017. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - Agli inizi del 2017, segnatamente in data 23 gennaio, il Consiglio dell'Unione Europea ha approvato il Regolamento UE 2017/352 che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti...'. The page also features a sidebar with various maritime news and advertisements, including logos for FEDESPEDE, LE NAVI, CONSORZIO LOGIBES, ASSIMAR, TDT, and NAPLES 15-16.

Sistema Portuale italiane che, nella propria produzione normativa e regolamentare, dovranno uniformarsi sia al principio, sia al testo letterale delle disposizioni contenute nel Regolamento UE 2017/352.

L' accoglienza

Porti aperti, il patto tra le metropoli europee per i profughi

Il sì della giunta al manifesto della solidarietà E partirà un censimento degli stranieri finiti in strada dopo il decreto Salvini

« Un censimento dei migranti che vivono in strada per verificare quanti siano quelli usciti dalle strutture d' accoglienza per effetto del decreto Sicurezza e degli altri provvedimenti voluti dal ministro degli Interni Salvini. Vogliamo anche sapere quanti siano arrivati a Milano da altre città: l' obiettivo è dar loro un tetto nelle residenze sociali temporanee e non abbandonarli al loro destino » .

L' annuncio dell' assessore alle Politiche sociali Pierfrancesco Majorino arriva da Roma, dove ha partecipato a una riunione tra realtà municipali spagnole e italiane, sulla proposta di un « manifesto condiviso di città solidali che riaffermi una volta per sempre i valori democratici e il rispetto dei diritti umani in Europa » . Un' idea della Ong Open Arms che ha intitolato l' appello " Il futuro dell' Europa riparte dai sindaci". C' erano amministratori e sindaci di Barcellona, Madrid, Saragozza, Valencia, Napoli, Palermo, Siracusa, Latina, Bologna. E Milano, appunto, in preparazione alla marcia antirazzista del 2 marzo "People".

Tutti d' accordo sul ritenere «legittimo da parte dei migranti l' obiettivo di fuggire dalla violenza o dalla mancanza di opportunità e libertà democratiche » e sul fatto che « le migrazioni debbano essere gestite in maniera ordinata sotto il coordinamento di diversi organi governativi » .

Tutti contrari alla « chiusura dei porti italiani e maltesi alle navi di soccorso e il recente blocco burocratico nei porti spagnoli e italiani delle navi Open Arms, Aita Mari, SeaWatch3, insieme a quello dei porti francesi: esempi pratici di come l' Europa stia naufragando » . L' assessore Majorino è soddisfatto: « Nasce un' alleanza tra città europee per appoggiare le ong e le navi europee di soccorso nel Mediterraneo. Le città europee continueranno a lavorare insieme per combattere l' involuzione dell' Unione e riportare il progetto europeo a galla» .

- z.d.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BREXIT SENZA ACCORDO

Da Londra ad Amsterdam, cambiano rotta 250 aziende

Con la Brexit senza un accordo in vista prosegue la fuga delle aziende dalla Gran Bretagna. L' Olanda sta calamitando nuovi arrivi, il Governo olandese ha riferito di essere in contatto con oltre 250 aziende che stanno pianificando il trasferimento delle operazioni dal Regno Unito all' Olanda prima del 29 marzo, data dell' uscita di Londra dall' Unione Europea.

Il ministero olandese degli Affari economici ha detto di aver attirato finora nel Paese dalla Gran Bretagna 42 aziende o uffici di queste e 1.923 posti di lavoro.

Tra quelle che hanno scelto di puntare sul Amsterdam anche Discovery Channel, Sony e Bloomberg.

L' incertezza perdurante crea intoppi anche sul fronte interno. Il ministero dei Trasporti britannico ha cancellato il contratto da 13,8 milioni di sterline stipulato in caso di mancato accordo con la Ue con la Seaborne Freight per potenziare i servizi navali sulla Manica. La motivazione è disarmante: la Seaborne non possiede neanche una nave.

Il dietro-front è diventato irreversibile dopo che la società irlandese Arklow **Shipping** che aveva garantito per la Seaborne si è ritirata dall' accordo.

Intanto i negoziati con Bruxelles sono fase di stallo, il B-Day del 29 marzo si avvicina ma Nigel Farage, l' ex leader del separatista Ukip, non si arrende, nel weekend - a scampo di equivoci - ha lanciato una nuova formazione, il Brexit Party, la cui mission è assicurare l' uscita dall' Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

