ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

giovedì, 16 gennaio 2020

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data

giovedì, 16 gennaio 2020

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

16/01/2020 **Corriere della Sera** 8
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Il Fatto Quotidiano** 9
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Il Foglio** 10
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Il Giornale** 11
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Il Giorno** 12
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Il Manifesto** 13
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Il Mattino** 14
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Il Messaggero** 15
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Il Resto del Carlino** 16
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Il Secolo XIX** 17
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Il Sole 24 Ore** 18
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Il Tempo** 19
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **Italia Oggi** 20
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **La Nazione** 21
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **La Repubblica** 22
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **La Stampa** 23
Prima pagina del 16/01/2020

16/01/2020 **MF** 24
Prima pagina del 16/01/2020

Trieste

16/01/2020 **Il Piccolo** Pagina 24 25
Mancati avviamenti, tavoli separati in porto

16/01/2020 **Il Piccolo (ed. Gorizia)** Pagina 35 26
Il sindaco dà l' aut aut su escavo e dragaggi

15/01/2020 **liberoQuotidiano.it** 27
Ferriera Servola: Cgil, 'è prevalsa logica ricatto, ragionare in logica 'Sistema Trieste"

Venezia

16/01/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 7 *Alberto Zorzi* 28
Il governo: «Mose finito nel 2021 Protocollo fanghi entro gennaio»

16/01/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 7 *Andrea Rossi Tonon* 30
Lavoratori e operatori, sit-in insieme al convegno sullo scalo con il ministro

16/01/2020 **Il Gazzettino** Pagina 1 31
Mose, l' incognita tempi: «Il 2021? Dimezzando le prove, è possibile»

16/01/2020 **Il Gazzettino** Pagina 9 *ROBERTA BRUNETTI* 32
Mose, l' incognita tempi «2021? La possibilità c' è»

16/01/2020 **Il Gazzettino** Pagina 9 34
Paratoie per le emergenze entro 6 mesi: piano del Cvn

16/01/2020 **Il Gazzettino** Pagina 26 *ELISIO TREVISAN* 35
Il Protocollo fanghi pronto a fine gennaio «Ma dateci certezze»

16/01/2020 **Il Gazzettino** Pagina 26 37
Martella: «Il Governo non dimentica la città, siamo sempre in prima linea»

16/01/2020 **Il Gazzettino** Pagina 26 38
Vertice in Provveditorato alle opere per valutare il progetto di smaltimento

16/01/2020 **Il Gazzettino** Pagina 27 39
Legge speciale, piano da 200 milioni l' anno

16/01/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 1 41
Venezia, stop alla Via della Seta

16/01/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 2 42
"Via della Seta" addio Dopo la super nave la Cina dice stop a tutte

16/01/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 2 44
Giornalisti cinesi in visita all' Autorità portuale

16/01/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 2 45
Nel Canale Industriale Nord frana un tratto per l' erosione

16/01/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 3 46
«Entro gennaio ultime verifiche per il nuovo protocollo fanghi»

16/01/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 3 48
Venezia Cambia ripropone l' idea del porto mercantile off shore

16/01/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 18 49
Un futuro sostenibile per il Porto

16/01/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 19 50
Grandi navi, tre soluzioni sul tavolo Non c' è più il canale Vittorio Emanuele

16/01/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 19 51
Sulla nuova Legge speciale la Camera dà il via all' iter

16/01/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 35 52
«Le aree liberate dal Porto un aiuto allo sviluppo già in atto della città»

16/01/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 35 53
Studio sull' impatto della portualità

15/01/2020 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 54
A Venezia il direttore della testata cinese Guangming Daily

15/01/2020 **Sea Reporter** 55
Il Porto Veneziano ha interloquito con il quotidiano cinese Guangming Daily

15/01/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 56
L' impatto economico e sociale del sistema portuale veneto

15/01/2020 **Veneto News** 57
L' impatto economico e sociale del Sistema Portuale Veneto

15/01/2020 **Venezia Today** 58
Il ministro Costa risponde sul porto di Venezia: «Protocollo fanghi pronto a fine mese»

Savona, Vado

15/01/2020 **Savona News** 59
Savona, fa discutere la bozza del piano del traffico di Arecco, il vicesindaco: "Dobbiamo invogliare la gente a prendere l' autobus"

Genova, Voltri

15/01/2020 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 2 61
Passeggeri, Genova cresce ancora

15/01/2020 **Transportonline** 62
Cura del ferro al terminal Psa: i treni merci aumenteranno del 50 per cento

La Spezia

16/01/2020 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 16 63
«Tutti i rischi del gas trasportato via mare nel nostro golfo»

16/01/2020 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 17 64
Comune ed ecologisti contro i rumori in porto

16/01/2020 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 39 65
Porto, guerra ai rumori con... l' autovelox

15/01/2020 **Citta della Spezia** 67
Inquinamento acustico, incontro in Comune

Ravenna

16/01/2020 **Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 7 *GIANLUCA ROSSI* 68
Respinto dal Tar il ricorso di Di Marco «Basta liti, non presenterò appello»

16/01/2020 **Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 7 69
Per il caso fanghi si attende il secondo grado

16/01/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 35 70
Berkan B, indagine chiusa: tre sotto accusa

16/01/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 35 71
Un collasso «largamente annunciato»

Marina di Carrara

16/01/2020 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 19 72
Domani all' Autorità portuale il dibattito organizzato dal Tirreno

15/01/2020 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 73
Portolab: via alla terza edizione a Marina di Carrara

Livorno

15/01/2020 **Informazioni Marittime** 74
Livorno, Sintermar/Grimaldi si espande nell' ex Trinseo

15/01/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 75
Provinciali: La Piattaforma Europa non è ferma

14/01/2020 **shippingitaly.it** 76
Porto di Livorno ha chiuso il 2019 a circa 785mila Teu (+10%)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/01/2020 **Corriere Adriatico** Pagina 9 77
Rubini: «I traghetti nell' area dei silos»

15/01/2020 **Ancona Today** 78
Abbattimento silos, Rubini (AIC): «Spazi siano funzionali alla liberazione del porto antico»

15/01/2020 **Il Nautilus** 79
Porto di Ancona: demolizione silos Sai darsena Marche

14/01/2020 **shippingitaly.it** 80
Il porto di Ancona libera circa 33.000 mq di aree in banchina

16/01/2020 **Il Messaggero (ed. Abruzzo)** Pagina 36 81
Zes, passa l' emendamento abruzzese sui commissari

15/01/2020 **City Rumors** 82
Conferenza Regioni, emendamento di Marsilio per nomina del commissario ZES

15/01/2020 **FerPress** 83
Conferenza delle Regioni: Marsilio propone emendamento su nomina Commissario comitato indirizzo ZES

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/01/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 35 84
Ex Privilege silenzi e rinvii nuovi timori per il cantiere

16/01/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 37 85
Smog, spunta l' idea dello stop alle auto

Napoli

16/01/2020 **Corriere del Mezzogiorno** Pagina 9 *Cla. Cat.* 87
«Stop al molo di Marina Grande» Ma il sindaco nega,rivolta social

16/01/2020 **Il Roma** Pagina 13 88
Msc, più itinerari toccheranno Napoli

Salerno

16/01/2020 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 27 89
Salasso in vista per i diportisti i giudici: Imu anche sui pontili

15/01/2020 **Salerno Today** 90
Lavori di dragaggio nel porto di Salerno: arrivate le boe di segnalazione

Brindisi

16/01/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 15 91
Stagione turistica in arrivo «Msc di lunedì? Un bene Si cominci a confrontarsi»

15/01/2020 **Brindisi Report** *MAR.ORL* 93
Grosso debito con Inps , fisco e Comune: dichiarato fallimento di Cbs

Taranto

16/01/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 15 94
Arrivano i migranti della Sea watch, protesta Sasso

16/01/2020 **Libero** Pagina 2 95
Subito accontentato: ne arrivano altri 122

15/01/2020 **Informare** 97
Konecranes ristrutturerà le gru del container terminal della Yilport nel porto di Taranto

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

16/01/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 29 98
Consegnato un capannone alla società "Medrepair"

16/01/2020 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 12 99
Gioia Tauro, altro tassello nel retroporto La Medrepair occupa uno dei capannoni

16/01/2020 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 19 100
Manutenzione dei container al porto "sbarca" la Medrepair

15/01/2020 **Ansa** 101
Porti:Autorità Gioia T., un capannone all' azienda Medrepair Italia

15/01/2020 **FerPress** 102
AP Gioia Tauro: consegnato capannone alla Medrepair Italia per sviluppo attività retroportuali

15/01/2020 **Il Dispaccio** 103
Gioia Tauro (RC), attività retroportuali: al via lavoro della Medrepair Italia

15/01/2020 **Informare** 104
L' azienda di manutenzione e riparazione di container Medrepair Italia si insedia a Gioia Tauro

15/01/2020 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 105
Gioia Tauro: si insedia la Medrepair Italia

15/01/2020 **Reggio Tv** 106
Porto di Gioia. Si insedia una nuova realtà produttiva: si occuperà di manutenzione e riparazione container

15/01/2020 **Sea Reporter** 107
Medrepair Italia al porto di Gioia Tauro

15/01/2020 **Stretto Web** 108
Autorità portuale di Gioia Tauro, insediata una nuova attività nell' area demaniale marittima

15/01/2020 **Zoom 24** 109
Gioia Tauro, autorità portuale consegna un capannone a Madrepair Italia

15/01/2020 **Il Dispaccio** 110
Porto Gioia Tauro, Zavettieri: "Dopo il definanziamento della Zes scompaiono anche i soldi per l' agenzia portuale"

Olbia Golfo Aranci

16/01/2020 **La Nuova Sardegna (ed. Gallura)** Pagina 18 111
«Cinque piani nell' anno della svolta»

Cagliari

16/01/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 20 112
Addetti alle pulizie, sciopero e sit-in davanti all' Università

Messina, Milazzo, Tremestieri

16/01/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 27 113
Real Cittadella, s' imprime una svolta Ruspe su 2.000 metri cubi di cemento

16/01/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 34 115
Pontile di Giammoro, i dubbi e le esigenze

Catania

16/01/2020 **La Sicilia** Pagina 20 116
Lavoro, legalità e crescita: oggi una tavola rotonda

Palermo, Termini Imerese

16/01/2020 **MF** Pagina 1 *ANTONIO GIORDANO* 117
Zes, avanti ma piano

16/01/2020 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 2 119
Zes, nella legge di stabilità 2020 norme per rafforzare vantaggi fiscali per imprese

15/01/2020 **Alqamah** *DI REDAZIONE* 120
Zes e il loro utilizzo per il rilancio dei territori di Palermo e Trapani

Focus

16/01/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 12 123
Porti tassati, sindacati in trincea «Il governo non può tacere»

15/01/2020 **Portnews** *Marco Casale* 124
Tassatori tassativi

15/01/2020 **The Medi Telegraph** 125
Tasse Ue ai porti, Paita: "Serve risposta unitaria del settore marittimo"

15/01/2020 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 3 *ANTONELLA TEODORO** 126
Aiuti ai porti, 2020 anno decisivo per la soluzione della crisi Ue-Italia

15/01/2020 **FerPress** 127
Confetra incontra il ministro De Micheli. Nicolini, posto accento su emergenza infrastrutturale

15/01/2020 **Informare** 128
Il vertice di Confetra ha incontrato il ministro De Micheli

15/01/2020 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 129
De Micheli incontra i vertici di Confetra

16/01/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 130
Confetra incontra la ministra De Micheli

15/01/2020 **The Medi Telegraph** 131
Vertice Confetra-De Micheli: "Priorità all' emergenza infrastrutture"

GIOVEDÌ 16 GENNAIO 2020 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 145 - N. 13

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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

Messaggio pubblicitario
per le persone in difficoltà
per la cultura
per i giovani
per l'economia circolare
per l'innovazione
per le famiglie
INTESA SANPAOLO

Domani su 7
Dolce e Gabbana: più forti, chi non sbaglia non cresce
di **Daniela Monti**
a pagina 25

Coppa Italia
Milan, tris contro la Spal
La Juve domina
Atalanta eliminata
commenti e pagelle
a pagina 43

Messaggio pubblicitario
Intesa Sanpaolo.
La Banca per lo sviluppo sostenibile e inclusivo.
INTESA SANPAOLO

Rabbia e politica

SE TORNA LA FRANCIA FURENTE

di **Aldo Cazzullo**

Perché un tempo, per esprimere una condizione di beatitudine, si diceva «heureux comme Dieu en France», felice come Dio in Francia, e ora le strade di Parigi sono percorse da uomini — e donne, moltissime donne — feroci e disperati che danno fuoco a bancomat e auto della polizia, che distruggono qualsiasi cosa evochi la ricchezza e l'autorità?

Alla fine si metteranno d'accordo: gli scioperi defluiranno, Macron farà altre concessioni, tutti canteranno vittoria. Resta il fatto che lo sciopero è già oggi il più lungo della storia francese. Scioperano anche categorie non toccate dalla (inevitabile) riforma delle pensioni. Scioperano i medici, scioperano i giornalisti della tv pubblica, sciopera l'Opera di Parigi, e minacciano di scioperare pure i calciatori.

Non è una novità assoluta. Nel dicembre 1995 esplose la rabbia popolare contro Chirac e Juppé, che già allora volevano eliminare privilegi anacronistici tipo i conducenti dei treni veloci che si ritiravano dal lavoro a cinquant'anni come i loro nonni macchinisti e spalatori di carbone. La ribellione fu immediata, e sostenuta pure dai passeggeri e in genere dai lavoratori del settore privato, che non potevano scioperare ma appoggiavano *cheminots* e *fonctionnaires*, ferrovieri e dipendenti pubblici, che scioperavano anche per loro. «È la prima rivolta contro la globalizzazione» annotò Edgar Morin. Aveva ragione, e molte altre ne sarebbero seguite, dai no global che manifestarono a Seattle e sfasciarono Genova, ai movimenti populisti.

continua a pagina 28

Tensioni anche per la decisione dell'ex premier di non sostenere i candidati dem alle Regionali

Prescrizione, lite Renzi-Pd

Italia viva vota con FI e accusa gli alleati: inseguono il populismo grillino

Prescrizione, alla Camera Pd e M5S bocciano l'emendamento Costa mentre Italia viva vota con le opposizioni (FI, Lega e FdI). Renzi: «Il Pd si sta grillizzando». La conferenza dei capigruppo ha poi deciso che il provvedimento arriverà in Aula il 27 gennaio. Tensioni anche per la decisione dell'ex premier di non sostenere i candidati dem alle Regionali.

da pagina 5 a pagina 10

GIANNELLI

LA SENTENZA IN APPELLO

«Saipem-Algeria niente tangenti»

di **Luigi Ferrarella**

a pagina 18

IL PREMIER CONTE E LA CONFERENZA

«La soluzione per la Libia si troverà a Berlino»

di **Marco Galluzzo**

La soluzione per la Libia passa da Berlino. Si rafforza inoltre l'ipotesi di missione Ue. Conte: mantenere la tregua.

a pagina 12

DOSSIER IMMIGRAZIONE

I ragazzi migliori fuggiti dall'Africa verso l'Europa

di **Goffredo Buccini**

La crescita dei Pil di alcuni Paesi africani non ha quasi creato occupazione: più istruzione ma meno lavoro.

a pagina 20

IMPRENDITORI

Lo sciopero silenzioso di chi smette d'investire

di **Dario Di Vico**

Per la seconda volta negli ultimi dieci anni siamo di fronte a uno «sciopero degli investimenti»? Dopo la pubblicazione dei dati Abi sugli impieghi la domanda è più che legittima e serve a inquadrare una nuova difficile fase della nostra industria. Secondo l'associazione delle banche il volume dei prestiti nell'ultimo anno è diminuito dell'1,9% nonostante i tassi siano al minimo storico dell'1,27%. Le imprese chiedono soldi solo per far funzionare il capitale circolante o per ristrutturare il debito, a latitare sono invece gli investimenti.

continua a pagina 30

Rigopiano tre anni dopo Il racconto di Francesca: lui non ce l'ha fatta

Francesca Bronzi con il fidanzato Stefano, morto nella tragedia di Rigopiano, in Abruzzo, il 18 gennaio del 2017

«Le mie 58 ore sotto la valanga tenendo la mano di Stefano»

di **Giusi Fasano**

«Nel buio Stefano non mi rispondeva. Sono stata sotto le macerie di Rigopiano con lui. Gli ho toccato la mano. Speravo fosse svenuto. Ma era già morto. Sognava dei figli». Francesca Bronzi ricorda la tragedia di tre anni fa nell'hotel travolto dalla valanga.

a pagina 21

DAZI L'AMERICA PORTA A CASA 200 MILIARDI

Stati Uniti e Cina firmano la tregua sul commercio

di **Giuseppe Sarcina**

Un passo avanti. Che i due protagonisti, i presidenti americano Donald Trump e quello cinese Xi Jinping, definiscono «storico». Una tregua «positiva per tutti». In attesa della Fase-2. Comunque si parte con questo nuovo accordo: la Fase-1. I cinesi si impegnano ad acquistare merci americane per un controvalore di 197 miliardi di dollari nei prossimi due anni. In cambio gli Usa allentano la stretta sulle importazioni cinesi, rinunciando a far scattare da domenica 19 gennaio i dazi sull'ultima tranche di beni rimasti liberi. La Borsa americana vola.

alle pagine 2 e 3 **Borrillo, Santevecchi**

INTERVISTA CON LARRY SUMMERS

«Trump non mollerà Ora vuole colpire la Ue»

di **Federico Fubini**

a pagina 3

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Questione di classe

Nel presentare «online» le sue varie sedi in città, il consiglio d'istituto di una scuola elementare romana ha pensato bene di sottolinearne le differenze sociali. Qui ceto medio-alto, là medio-basso con abbondanza di stranieri, là ancora figli dell'alta borghesia mescolati alla prole dei loro dipendenti: badanti e colf. Una fotografia, ma dell'indicibile. Perché l'opuscolo di una scuola, tanto più di una scuola pubblica, tanto più di una scuola pubblica per bambini, dovrebbe illustrare le peculiarità dei suoi corsi e i talenti dei suoi insegnanti, non il reddito dei suoi alunni.

Gli autori del pasticciaccio brutto di via Trionfale hanno giurato che le loro parole avevano un intento descrittivo e non discriminatorio: un genitore medio-basso potrà continuare a iscrivere suo figlio alla scuola dei medio-alti (e ci mancherebbe!). Ma il tema sollevato da questo caso riguarda qualcosa di molto più ampio. Riguarda il linguaggio e i valori che lo ispirano. Sappiamo che tanti genitori cercano di sistemare i figli nella scuola più omogenea al loro ambiente sociale, ma non possono essere i dirigenti della scuola pubblica a rammentarglielo per iscritto. La scuola pubblica è nata per consentire l'uguaglianza dei punti di partenza. Un'utopia, forse. Però è di questo genere di utopie che si nutre il lessico di una democrazia. Rinunciare non solo a perseguirle, ma ormai persino a nominarle, a qualcuno sembrerà un esercizio di realismo. Temo invece che assomigli a una resa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Messaggio pubblicitario
8,7 milioni
di pasti offerti
per le persone in difficoltà
group.intesasanpaolo.com
INTESA SANPAOLO

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c1, DCB Milano
9 771120 498008 00116

Putin, presidente da 20 anni, cambia premier e regole per restare al Cremlino anche dopo la scadenza del 2024. Punta al record di Stalin, che regnò 29 anni

CRASTAN 1870
INSTANT CEREALS

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Giovedì 16 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 15
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Piazza Fontana i colpevoli"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ristora
INSTANT DRINKS

ROMA La presentazione dell'istituto e la rabbia del ministero

La scuola delle classi (sociali): "Borghesi di qua, poveri di là"

■ I tre plessi divisi per ceto (e nazionalità) per attirare studenti. La ministra Lucia Azzolina chiede spiegazioni per la scelta che "comunque non condivido"

BISBIGLIA A PAG. 10

BLACK OUT DELL'ADSL

Il buco nero di Tim? Un "errore generico"

DANIELA RANIERI A PAG. 19

EUROPA VERDE Il patto per azzerare le emissioni entro il 2050

L'Ue green: i "nuovi" 1000 mld sono 7,5. Solo briciole all'Italia

■ Ieri il Parlamento europeo ha approvato (con 482 sì, 136 no, 95 astensioni) la risoluzione sul piano di Ursula von der Leyen. Soldi e rischi della transizione

PALOMBI A PAG. 9

VOTA CON LE DESTRE LA LEGGE COSTA: RESPINTA

RENZI, CUCÙ LA PRESCRIZIONE NON C'È PIÙ

LA NORMA PRO IMPUNITÀ È MORTA IERI. LUI CORRE CONTRO IL CENTROSINISTRA IN CAMPANIA E PUGLIA

MARRA A PAG. 2 - 3

OCCHETTO "Nuovo partito e lotte di potere"

"Caro Zinga, il Pd così non cambia"

TRUZZI A PAG. 4

HAMMAMET In processione dal fu Bettino

Siri e Faraone, i pellegrini craxiani

ROSELLI A PAG. 5

CAMBIACASACCA Parla l'ex deputata Cimbro

"Da LeU al Pd a Salvini per amore"

CAPORALE A PAG. 7

Chiamate la neuro

» MARCO TRAVAGLIO

Immaginate se un giorno il ministro della Salute si affacciasse ai teleschermi e annunciasse: "L'aspirina non serve a combattere il cancro e la chemioterapia è inutile nella cura del raffreddore, dunque abbiamo deciso di vietarle". Due infermieri lo porterebbero via per accompagnarlo in un reparto psichiatrico, prima che dica altre cazzate e faccia altri danni, essendo universalmente noto che l'aspirina non cura il cancro, ma il raffreddore, e la chemioterapia viceversa. Pare fantascienza, invece è il livello medio del dibattito pubblico in Italia, dove tutti parlano a vanvera, sommando le mele con le pere o scambiando le cause con gli effetti.

1. Va di gran moda prendersela col Reddito di cittadinanza perché non crea nuovi posti di lavoro. *Il Giornale* titola: *"Anche l'Inps ammette: il reddito di cittadinanza non crea occupazione. Per il presidente Tridico impatto quasi nullo. Anche Gualtieri si è convinto: va cambiato"*. Ma fosse solo la stampa umoristica, poco male. La sottosegretaria al Lavoro del Pd, Francesca Puglisi, dice al *Corriere* che, col Rdc, *"chi non lavora è favorito"*. Oh bella: sarebbe strano il contrario, visto che il Rdc è stato pensato appunto per chi non trova lavoro e non ha di che campare. Se uno lavora e – si spera – viene retribuito, per definizione non ha bisogno del sussidio. Con la stessa (il)logica, la sottosegretaria potrebbe alzare il ditino e censurare il sussidio di disoccupazione perché favorisce i disoccupati. O i permessi di maternità perché favoriscono le mamme. Che senso ha, dunque, dire che il reddito va cambiato perché non va ai lavoratori e non crea posti di lavoro, cioè fa ciò per cui è stato pensato? Se poi i *navigator* e i Centri per l'impiego, una volta a regime, faranno incontrare la domanda (altissima) e l'offerta (bassissima) di lavoro, tanto meglio. Ma i posti di lavoro si creano con gli investimenti pubblici e privati e, se arriveranno, avremo meno poveri assoluti che chiederanno il reddito. Ma intanto il reddito garantisce loro di non sprofondare nella miseria più nera, facili prede della criminalità e altre tragedie sociali. Purché un lavoro lo cerchino e non lo rifiutino se viene loro offerto. Ma, per valutare il successo o l'insuccesso del Rdc, i dati da esaminare sono altri: non il numero dei posti di lavoro, ma quello dei poveri assoluti col reddito. Che, dopo 8 mesi, è altissimo: 2,5 milioni su 5 censiti (di cui 1 milione sono finti perché lavorano in nero) ricevono ogni mese in media 520 euro. Così in pochi mesi (stime Inps) il tasso di povertà si è ridotto dell'8%, l'indice di diseguaglianza dell'1,2% e il numero dei poveri assoluti di circa il 60%.

SEGUE A PAGINA 24

La cattiveria

"Aggiustò sentenze per soldi, regali e prestazioni sessuali": giudice di Catanzaro diventa editorialista de "il Giornale"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

MENO DISOCCUPATI

Niente governo: il miracolo-Belgio va come un treno

GRAMAGLIA A PAG. 20

SUI PRETI SPOSATI

Ho già letto il libro dello scandalo di Ratzinger-Sarah

FRÉDÉRIC MARTEL A PAG. 15

LE NUOVE STORIE Dentro le carte dell'inchiesta

Bibbiano, orrori senza fine

» SELVAGGIA LUCARELLI

Mentre Matteo Salvini usa Bibbiano come la Nutella, il rosario e il parmigiano, e la sinistra (ieri anche Giachetti) si occupa solo di rimarcare il dramma che vive il sindaco Carletti senza mai spendere un *tweet* o una parola sul dramma vissuto dalle famiglie, la solita sensazione è che di quello che raccontano le carte, non freghi niente a nessuno. E che nessuno abbia idea della montagna di dolore che questa vicenda si porta dietro, al di là degli esiti del processo.

SEGUE A PAGINA 11

ANGELO GUGLIELMI

"Arbasino, 90 anni a scrivere e sentire i suoni del mondo"

DENTELLO A PAG. 22

GranMilano
OGGI
nell'inserto II

IL FOGLIO
quotidiano

Redazione e Amministrazione: Via Vittor Pisani 19 – 20124 Milano. Tel 06 589090.1

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

RomaCapoccia
OGGI
nell'inserto III

ANNO XXV NUMERO 13 DIRETTORE CLAUDIO CERASA GIOVEDÌ 16 GENNAIO 2020 - € 1,80

Tartuferia francese. Gallimard ritira i libri di Matzneff ma continua a vendere Cesare Battisti. "E perché non vietare Pasolini?"

Roma. Se come annuncia la scrittrice femminista Marie Darrieussecq sul Journal du Dimanche, la vicenda Gabriel Matzneff metterà fine al dominio maschile sulle donne, era inevitabile che di donne a difendere lo scrittore che da cinquantenne ebbe

di Giulio Meotti

una storia con la quattordicenne Vanessa Springora se ne trovassero ben poche. L'unica a farlo apertamente è stata Josyane Savigneau, l'ex direttrice del supplemento libri del Monde, che ha parlato di "caccia alle streghe". Sul Monde di due giorni fa, Matzneff è stato difeso dal romanziere Dominique Fernandez, pasoliniano vincitore di un Goncourt e membro dell'Académie. "Tutti si comprano una buona coscienza attaccando un uomo a terra", scrive Fernandez, che ne ha per l'editore di Matzneff, Antoine Gallimard. "Ha annunciato che ne ritirerà il 'diario' dalla vendita, che per un autore significa morte professionale, rispedendolo nel nulla. Bonaparte non solo fece ghigliottinare il pittore François Topino-Lebrun, accusato di complotto, ma ne distrusse anche i dipinti affinché non ne rimanesse traccia sulla Terra. Perché continuare a vendere i libri di André Gide, che andò in Algeria in cerca di 'piccoli arabi'? Che gli venga tolto il Nobel! A proposito di Gide, lo stato non era così puritano fino a tre anni fa, quando il ministro dell'Istruzione ha inserito 'Les Faux-Monnaayeurs', un romanzo apertamente pederasta, nel curriculum dei licei letterari. Pier Paolo Pasolini fu espulso dalla scuola dove insegnava, in Friuli, e fu costretto a fuggire a Roma perché aveva trascinato degli scolari dietro ai cespugli. I suoi libri e film saranno vietati?". Quel Pasolini amante dei ragazzini e che si trova a pieno titolo nel catalogo Gallimard.

Sembra una storia degna del Tartufo di Molière, campione di ipocrisia, di sorrisi untuosi, di falso moralismo e di viltà. "Il nome Matzneff basta a far tremare i librai del quartiere latino di Parigi", racconta France Inter. Un libraio, anonimo, commenta così la decisione di Gallimard: "Siamo in un'epoca in cui tutto è standardizzato e non sopportiamo più nulla…". Anche il colosso americano Amazon ha ritirato "I minori di sedici anni" di Matzneff. Antoine Gallimard chiarisce la sua scelta al Journal du Dimanche: "Lo spirito di trasgressione da solo non poteva giustificare la programmazione". Gallimard è stato rapidissimo a ritirare i romanzi di Matzneff. Peccato che i romanzi di Cesare Battisti, diventato in Francia scrittore di gialli ben recensiti e pubblicati, continuino tutti a campeggiare nel catalogo Gallimard anche dopo la confessione dei quattro omicidi e la carcerazione: "Buena onda", "Les habits d'ombre", "Le cargo sentimental" e "Dernières cartouches". Gallimard poteva seguire l'esempio di un'altra casa editrice, Seuil, che un anno fa sospese la pubblicazione del terrorista. Gwenaëlle Denoyers, a capo della collana Cadre Noir, disse: "Un romanzo di Battisti ora sarebbe indecente". Oppure, Gallimard poteva tenersi entrambi e dire che è indegno cacciare dall'arte e della letteratura per indegnità morale.

Ma in Francia è diventato indegno far girare i libri di Matzneff, ma non quelli di un terrorista a lungo protetto dagli stessi ambientini che oggi fanno la pelle al primo. Vecchia storia. Paul Claudel, disgustato che Gallimard pubblicasse André Gide e Marcel Proust, accusò la sua casa editrice di "difesa dei costumi pederastici". Gaston Gallimard, il nonno di Antoine, gli rispose: "Non pubblico solo pederasti, ma anche un gran numero di autori i cui costumi sono irreprensibili". Siamo ancora lì, alla tartuferie.

Giostra giustizialista

Le motivazioni su Mannino sono un altro colpo al partito della trattativa

I giudici di Appello fanno a pezzi le tesi di Ingroia e Di Matteo e mettono in luce le fandonie dei complottisti. Scenari

Quel solco tracciato

Ma, alla fine della giostra, quale dei due magistrati conquisterà la palma della verità giudiziaria? La vittoria incoronerà Nino Di Matteo, il pubblico ministero che, con il processo sulla fantomatica

La linea sottile - di Giuseppe Sottile

trattativa tra lo Stato e i boss di Cosa nostra, ha raccolto sul proprio nome trionfi, popolarità e centinaia di cittadinanze onorarie o finirà per premiare Marina Pitruzzella, il giudice felice e sconosciuto che ha assolto l'ex ministro Calogero Mannino e ha messo per la prima volta a nudo la miseria di una istruttoria costruita più con gli ammiccamenti ai talk-show che non secondo i rigorosi dettami della legge e della logica?

Calogero Mannino

I mille faldoni che teoricamente avrebbero dovuto raccogliere prove e testimonianze sul patto scellerato tra la mafia, la politica e alcuni alti ufficiali del Ros, non sono finiti, come si ricorderà, in un unico processo. Mannino ha scelto il rito abbreviato, mentre tutti gli altri imputati – dal generale Mario Mori al generale Antonio Subranni, dall'ex senatore Marcello Dell'Utri al boss Leoluca Bagarella – hanno preferito affidarsi, con rito ordinario, al giudizio di una Corte di assise presieduta da Alfredo Montalto. Credevano di potere articolare meglio la loro difesa e di dimostrare, al di là di ogni ragionevole dubbio, l'assurdità di un teorema senza capo né coda, per giunta appeso a un reato abitualmente privo di consistenza: violenza o minaccia a un corpo politico dello Stato. Invece sono finiti in un precipizio: i giudici popolari, fortemente influenzati da un circo mediatico che ha spopolato su giornali e televisioni per tutta la durata del dibattimento, hanno accolto senza fiatare le tesi dell'accusa e hanno emesso condanne durissime, comprese tra gli otto e i dodici anni di carcere. Mannino invece non solo è stato assolto in primo e secondo grado. Ma l'altro ieri ha avuto anche la soddisfazione di leggere le motivazioni con le quali i giudici di Appello fanno a pezzi la tesi di tutti quei pubblici ministeri – da Roberto Scarpinato ad Antonio Ingroia, da Nino Di Matteo e Vittorio Teresi – che nel corso degli ultimi dieci anni si sono attribuiti il merito di avere scoperchiato il pentolone maleodorante delle complicità tra il potere politico e il potere mafioso, tra alcuni infedeli servitori dello Stato e i boss più sanguinari della cupola mafiosa. Se la Corte di cassazione, come sembra ormai scontato, non troverà nulla da ridire sulle mille e cento pagine sottoscritte dalla Corte che ha assolto in appello Mannino, che ne sarà delle condanne pronunciate al termine del processo di primo grado, quello con rito ordinario, dal presidente Montalto? (segue a pagina tre)

Altro che teoremi

Mannino ci dice perché la sentenza dimostra che "lo stato non è sceso a patti ma ha sconfitto Cosa nostra"

Roma. Una "cattedrale della giustizia e del diritto", Calogero Mannino definisce così la sentenza che lo manda assolto in un processo "abbreviato" che è durato sei anni. Finalmente conosciamo le motivazioni della pronuncia con cui, lo scorso luglio, la Corte d'appello di Palermo ha demolito l'architrave della presunta "trattativa" tra pezzi dello stato e Cosa nostra. I giudici non si sono fermati alla lettura delle carte processuali del primo grado ma hanno riaperto l'istruttoria dibattimentale per scandagliare ogni dubbio. (Chirico segue a pagina tre)

Putin per sempre

Il presidente russo annuncia una modifica storica della Costituzione. Le dimissioni del premier Medvedev

Roma. Prima di lasciare Dmitri Medvedev, Vladimir Putin ha detto: "Non tutto è stato fatto, è ovvio, ma non tutto riesce sempre in modo completo". Capro espiatorio di Vladimir Putin dal 2008, prima presidente della Federazione russa, poi primo ministro, Medvedev se ne va e la strada per il grande cambiamento dell'assetto costituzionale russo passa dalle sue dimissioni, accettate in fretta e già concordate dal capo del Cremlino. Mercoledì, davanti all'Assemblea federale, Putin ha annunciato che ci saranno dei cambiamenti costituzionali, chiederà anche ai russi cosa ne pensano con un referendum, l'ultimo referendum costituzionale era stato nel 1993, e ha già detto cosa intende modificare. Lo ha detto dall'aula blu in cui teneva il suo discorso annuale, lo ha detto dai televisori dei russi e lo ha detto dalle strade, perché questa volta, che non sarebbe stato un discorso come gli altri, si era capito anche dalla regia. Per le strade, dalle facciate dei palazzi più alti veniva proiettata la faccia del presidente, la faccia che i russi vedono da vent'anni. Chiunque in Russia ieri doveva capire che stava succedendo qualcosa di diverso. Vladimir Putin vuole cambiare l'articolo della Costituzione che regola i rapporti tra il presidente, la Duma e il governo. Secondo le modifiche proposte dal capo del Cremlino dovrebbe essere il Parlamento a scegliere il primo ministro e i membri del governo e non più il presidente al quale rimarrebbe però la facoltà di destituire il primo ministro e di nominare alcuni ministri, come quello della Difesa. La Russia "rimarrà fortemente presidenziale", ha assicurato Putin. "Nessun dramma", ha detto Dmitri Kiselev, il volto della televisione putiniana, "Il presidente ha bisogno di una nuova squadra. Al governo uscente è stata data una possibilità dopo il messaggio dell'anno scorso quando Putin ha detto che una crescita economica sopra la media mondiale è la condizione indispensabile per la sopravvivenza della Russia". E l'economia russa è sempre più fragile, gli impegni internazionali della nazione crescono, le spese per la difesa sono elevate, la povertà è in aumento e i russi hanno più volte manifestato il loro scontento. (Flammini segue nell'inserto I)

Libia sul serio

Haftar a Berlino è costretto a negoziare. Vuol dire che i soldati italiani andranno a Tripoli

Roma. A questo punto la conferenza di Berlino di domenica prossima diventa un'occasione di pace molto concreta per la Libia, al posto dell'incontro di Mosca finito con un nulla di fatto tre giorni fa. E pensare che sembrava il contrario, che l'incontro di Mosca sarebbe stato decisivo e che la conferenza di Berlino avrebbe semplicemente definito i dettagli. Adesso la massa critica di leader da tutto il mondo che parteciperà ai negoziati in Germania costringerà il generale libico Haftar – che è il più recalcitrante – a qualche forma di compromesso. Ci saranno il presidente russo Vladimir Putin, il segretario di stato americano Mike Pompeo, la cancelliera tedesca Angela Merkel, il presidente algerino Abdelmadjid Tebboune, il segretario della Nazioni Unite Antonio Guterres e molti altri. Questo vuol dire che per il generale sfilarsi diventa difficile, Haftar dovrà firmare una qualche forma di road map per la riconciliazione nazionale anche se, come vedremo fra poco, la tenuta sul medio-lungo termine è poco probabile. In teoria gli sponsor da cui dipende di più sono gli Emirati Arabi Uniti e l'Egitto, ma è chiaro che questa volta non può permettersi di indisporre l'America, la Russia e tutti gli altri in un colpo solo.

Il fatto che la conferenza di Berlino sia diventata così cruciale vuol dire anche che la missione di pace italiana in Libia si avvicina. Se c'è un cessate il fuoco e tutto fa pensare di sì allora ci sarà bisogno di una forza di interposizione che lo faccia rispettare e ormai l'Italia si è impegnata. La missione gode di consenso politico unanime dentro alla maggioranza politica e non è una cosa scontata. (Raineri segue nell'inserto I)

E' ora di licenziare l'editore della Rai

Nomine bocciate e azienda ingovernabile. Il fallimento sul servizio pubblico è culturale e mostra una politica incapace di governare e di ragionare (e di occupare con intelligenza il potere). Alla Rai serve un j'accuse in stile conduttrici iraniane

Che cosa c'entra la meravigliosa ribellione di due conduttrici della tv iraniana, dimessesi pochi giorni fa per aver mentito in diretta tv sul caso dell'aereo ucraino abbattuto dal regime degli ayatollah, con la condizione vissuta oggi dalla tv di stato italiana, ostaggio di una politica incapace, immobile e senza visione? Apparentemente nulla, ovviamente, ma un punto di contatto c'è, e ci arriviamo con calma, dopo aver riavvolto il nastro. La storia della Rai, lo sappiamo, è una storia che si interseca da sempre con le evoluzioni e con le contorsioni della politica e non è certo una novità che le divisioni della politica abbiano un riflesso decisivo sulla più grande azienda culturale italiana. Chiunque abbia governato l'Italia ha sempre cercato legittimamente di utilizzare la Rai per veicolare una propria idea di paese e per provare di conseguenza a rafforzare quell'idea nell'immaginario collettivo. Si potrebbe dunque dire che non c'è nulla di strano nel vedere una politica debole, come quella che si trova oggi al governo, che non riesce ad avere una presa forte sulla Rai. Ma lo spettacolo tra il comico e l'indegno andato in scena due giorni fa nel corso di un consiglio d'amministrazione fantozziano dove l'amministratore delegato della Rai, Fabrizio Salini, si è visto bocciare quattro nomine su undici da una politica che più che in preda alle divisioni è parsa in preda alle convulsioni ci dice qualcosa di più profondo e di più importante che riguarda non tanto il profilo dell'ad quanto quello della Rai e del suo editore. Se la Rai è lo specchio della politica, il riflesso che in questo momento offre della politica italiana è quello di una classe dirigente immobile, non in grado di portare avanti un progetto chiaro, lineare, trasparente, codificato. Il potere, come abbiamo già ricordato mesi fa su questo giornale sempre parlando di Rai, è una cosa seria, e sappiamo che di solito logora chi non ce l'ha, ma alla lunga, specie quando si parla di Rai, il potere logora anche gli sciocchi che non lo esercitano e l'immagine offerta oggi dagli azionisti della Rai, che dovrebbero sapere quanto è difficile occuparsi di un paese come l'Italia senza occupare una Rai da mesi occupata militarmente e culturalmente dallo spin nazionalista, è proprio quella di chi è letteralmente incapace di capire che cosa vuole dall'Italia a parte evitare l'arrivo al potere di Salvini. Lo spettacolo offerto dagli editori della Rai è uno spettacolo simmetrico rispetto a quello offerto dagli azionisti del governo e le indecisioni sul futuro della più grande azienda culturale italiana sono il riflesso di un problema forse più sistemico che politico: gli avversari di Pd e M5s hanno un'idea chiara del paese che vogliono e quando occupano il potere sanno cosa farci mentre gli avversari dei nazionalisti non hanno un'idea chiara del potere e quando occupano il potere non sanno bene che cosa farci (per dirne una: come diavolo è possibile che la Rai abbia ancora un presidente che oltre a essere espressione di un nazionalismo complottista ha tentato di coinvolgere i vertici della sua azienda in una truffa intentata da un finto Giovanni Tria che aveva chiesto 1,5 milioni di euro al presidente Foa da versare a una società cinese per organizzare un festival internazionale?). Accanto a questo elemento di riflessione ce n'è un altro ancora più importante che riguarda la natura stessa del servizio pubblico. E di fronte a un editore, ovvero la politica, incapace di svolgere il suo mestiere per questioni legate alla sua ermetica e incomprensibile visione del mondo c'è anche un tema per così dire strutturale legato alla possibilità che un'azienda di servizio pubblico possa svolgere il suo mestiere sospesa tra servizio pubblico e attività commerciali, con un editore non in grado di svolgere il suo ruolo e di occuparsi dei fondamentali della propria azienda: la visione, di cui abbiamo già detto, e l'efficienza (secondo l'economista Roberto Perotti, la Bbc – la televisione pubblica del Regno Unito – nel 2014 ricavava il doppio rispetto alla Rai ma disponeva di un numero di dipendenti solo del 30 per cento più alto). Anni fa, un giovane sindaco di Firenze organizzò una delle sue convention in una famosa ex stazione ferroviaria della sua città. All'epoca, quel sindaco notò giustamente che la più grande azienda culturale italiana non funzionava e che per cambiare l'Italia sarebbe stato necessario prima cambiare la Rai, creando concorrenza sul mercato della tv, mettendo sul mercato buona parte dei quindici canali del servizio pubblico, destinando le quote del canone solo ad alcune reti e arrivando così a finanziare esclusivamente con la pubblicità tutto il resto dei canali, compresi Rai 1 e Rai 2, per poter quindi finalmente privatizzare buona parte del servizio pubblico con l'idea di tenere i partiti politici fuori da un pezzo importante della gestione della televisione pubblica italiana (mossa che tra l'altro, costringendo anche canali di altre reti a dover competere con i nuovi canali privatizzati, potrebbe anche essere uno stimolo per migliorare la qualità della tv privata). L'Italia per fortuna non è l'Iran e il regime iraniano ha pochi eguali al mondo. Ma il j'accuse lanciato da due conduttrici iraniane contro le menzogne imposte dal regime del loro paese potrebbe offrire all'attuale amministratore delegato una chance per passare alla storia: mandare tutti a quel paese denunciando le ragioni per cui l'editore della Rai è diventato *unfit* per guidare la più grande azienda culturale del nostro paese. Se non ora quando?

La continuità del governo sono le nomine

Perché Conte flirta con "l'opposizione Letta" (Gianni). Lega in apprensione

Roma. L'occasione per riattivare i canali è stata la più banale di tutte: uno scambio di auguri per Natale. E poi, forse riscoprendo una certa affinità di vedute, pare che i contatti non si siano più persi. Perché, più ancora delle festività di fine anno, una ricorrenza assai più importante incombe, nel calendario della politica italiana. E allora ecco che, in vista del gran ballo delle nomine di primavera, Giuseppe Conte e Gianni Letta si sono scambiati alcune considerazioni non proprio disinteressate sui destini del paese. Convenendo entrambi, insieme alle rispettive diplomazie, su due punti sostanziali: il primo è che, laddove i risultati fin qui conseguiti nel corso dell'ultimo mandato risultino soddisfacenti, la continuità dovrà essere, in linea generale, un valore da salvaguardare. Il secondo, conseguente, è che a guidare le scelte da prendere per rinnovare i vertici delle grandi partecipate di stato dovrà essere l'ansia di proteggere gli interessi del "sistema Italia", e non solo quelli dei partiti di maggioranza. Valutazione solo apparentemente banale: perché, fuori dal gergo evanescente del caso, sta a indicare la disponibilità del presidente del Consiglio a tenere in considerazione anche le indicazioni che arriveranno, appunto, dal quartier generale lettiano. (Valentini segue a pagina quattro)

Giustizia malata

Non solo i telefonini cancerogeni. La pericolosità di una magistratura in lotta contro l'evidenza scientifica

C'è qualcosa che non va nella giustizia italiana. E non riguarda solo i tempi dei processi, ora destinati ancor più a dilatarsi con l'abolizione della prescrizione, ma anche i modi

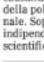
di Luciano Capone

in cui vengono prese le decisioni. Il problema è molto grave per tutto ciò che riguarda le questioni scientifiche, non tanto perché gli altri errori giudiziari siano meno rilevanti (anzi), ma proprio perché le conoscenze a cui è giunta la comunità scientifica dovrebbero consentire di non commettere errori. E invece in Italia dal caso Stamina al caso Di Bella, dagli Ogm alla Xylella, passando per il terremoto dell'Aquila e i vaccini indicati come causa dell'autismo, procure e tribunali decidono di fare da sé. Di ignorare le evidenze scientifiche e di indagare o giudicare sulla base del libero convincimento del magistrato, del giudice o di un perito che spesso non è proprio ferrato in materia eppure ritiene di poter sovvertire i convincimenti della comunità scientifica o di poter dimostrare ciò che gli scienziati non hanno ancora dimostrato. L'ultimo capitolo che arricchisce questa incivile tradizione è una sentenza della Corte d'appello di Torino che, confermando quanto stabilito dal Tribunale di Ivrea in primo grado, ha stabilito che i telefoni cellulari causano il tumore.

Anche se questo nesso di causalità non è stato dimostrato, anche se la gran parte della ricerca scientifica è convinta del contrario. Anche se le poche ricerche che presumono questo nesso non sono sperimentali ma osservazionali. Non c'è alcuna dimostrazione di cancerogenicità dei telefonini secondo l'Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro (Iarc), tutt'al più un sospetto basato su "limitata evidenza nell'uomo, limitata evidenza negli animali e debole supporto fornito dagli studi sui meccanismi", come scrive l'Istituto superiore di sanità. Che evidentemente ha torto secondo i giudici di Torino, insieme allo Iarc e a tutta la comunità scientifica. Il motivo è, secondo i giudici, che gli scienziati che escludono un nesso causale tra cancro e utilizzo del telefonino sono in "conflitto d'interessi" perché legati alle industrie dell'elettronica. Mentre i consulenti tecnici intervenuti nel processo hanno "accertato la sussistenza del nesso causale". Evidentemente per questi consulenti è più facile dimostrare qualcosa in un'aula di tribunale e su una sentenza rispetto a un laboratorio universitario o una rivista scientifica, che evidentemente sono controllate dalla lobby dei telefonini così come la letteratura scientifica sui vaccini è controllata da Big Pharma e così via.

Ma in Italia stabilire la verità scientifica per sentenza non basta. Perché da noi i tribunali vanno oltre e stabiliscono anche la politica sanitaria e informativa. Proprio su questo tema, infatti, il Tar del Lazio su ricorso di un'associazione che si occupa di "elettrosmog" con una sentenza del gennaio 2019 ha obbligato il ministero della Salute, il ministero dell'Ambiente e il ministero dell'Istruzione ad "adottare una campagna informativa avente ad oggetto l'individuazione delle corrette modalità d'uso degli apparecchi di telefonia mobile (telefoni cellulari e cordless) e l'informazione dei rischi per la salute e per l'ambiente connessi ad un uso improprio di tali apparecchi". Non esiste autonomia della comunità scientifica per dimostrare nessi di causalità e non esiste neppure autonomia della politica nella comunicazione istituzionale. Sopra c'è la magistratura, autonoma e indipendente da tutto, anche dall'evidenza scientifica.

Andrea's Version



Il caso di Bettino Craxi resta quello di un leader politico odiato nello stesso modo di trent'anni fa da un sinistresismo (perché dei Bontempo e delle Meloni si dà per scontato, meno invece per i Guido Crainz di Repubblica) appena forse diminuito nel numero, rimasto però trinariciuto come trent'anni addietro. E nonostante le centomila occasioni palmari per cambiare opinione, o perfino per ribaltarla. Il caso del capo socialista, si stava dicendo, resta una delle rarissime vicende in cui maschi di sinistra e femmine emancipate di sinistra (colpiscono di più queste ultime), occhi di fuori e bavetta alla bocca, hanno mantenuto insieme quel nobilissimo punto di vista secondo cui, essendosi Bettino avventurato fuori casa in un sabato notte, e per di più in minigonna, beh, se l'abbiamo stuprato se la sarà cercata, no?

La Giornata

* * *

In Italia

LA MAGGIORANZA SI DIVIDE SUL BLOCCO ALLA PRESCRIZIONE. La commissione Giustizia della Camera ha approvato, con i voti di M5s, Pd e Leu, la soppressione del ddl Costa che puntava a sospendere l'entrata in vigore della riforma Bonafede. Iv ha votato contro la soppressione del testo, insieme a Lega, FdI e FI, "coerentemente con quanto sostenuto fin'ora", ha dichiarato la deputata Lucia Annibali.

(editoriale a pagina tre)

* * *

A 18 anni si potrà votare per il Senato. Si potrà essere eletti a 25. Lo ha deliberato all'unanimità la commissione Affari costituzionali di Palazzo Madama. Il testo passa all'Aula per l'esame finale.

* * *

Assolti tutti i vertici di Eni e Saipem. Tra questi l'ex ad Scaroni. Erano accusati di aver pagato tangenti per ottenere appalti in Algeria. La Corte d'appello di Milano ha anche revocato la confisca cautelare di 197 milioni di dollari.

* * *

Borsa di Milano. Ftse-Mib -0,6 per cento. Differenziale Btp-Bund a 159 punti. L'euro chiude in rialzo a 1,1 sul dollaro.

Nel Mondo

TRUMP FIRMA LA FASE UNO DEI NEGOZIATI CON LA CINA. Dopo due anni di confronti e tensioni, ieri il presidente americano ha firmato la prima parte degli accordi commerciali con Pechino che prevede l'apertura del mercato cinese ai prodotti americani ma lascia in vigore molti dei dazi presenti oggi. Secondo Washington, questo è un incentivo per risolvere le prossime dispute, ma se Pechino non rispetterà i patti saranno introdotti ulteriori dazi.

Ieri la Pelosi, speaker della Camera americana, ha dato i nomi dei sette democratici che condurranno il procedimento di impeachment del presidente al Senato.

* * *

Trump ha minacciato dazi contro l'Ue. Il presidente americano ha detto che metterà dei dazi sulle auto se i paesi europei non attiveranno la procedura contro l'Iran per le violazioni sul nucleare.

Il presidente iraniano Rohani ha minacciato i soldati europei: "Sono in pericolo".

* * *

Attaccate le banche in Libano. Dure proteste con molti danni da parte dei manifestanti in quella che hanno definito "la settimana della collera".

La scuola è di classe

C'è qualcosa di più di un banale scivolone di razzismo sociologico, o di un atteggiamento castale applicato alla pubblica (e statale)

Contro Mastro Ciliegia - di Maurizio Crippa

istruzione, in questa notiziola che i dirigenti dell'Istituto Statale Comprensivo "Via Trionfale" di Roma speravano, forse, non diventasse notizia. Ma qualcuno si è accorto che sul sito della scuola, divisa in differenti sedi ma "accorpata" (maledetto sia il gergo burocratico) in un'unica identità gestionale la presentazione suona così: "La sede di via Trionfale e il plesso di via Taverna accolgono alunni appartenenti a famiglie del ceto medio-alto", mentre il plesso sito "nel quartiere popolare di Monte Mario accoglie alunni di estrazione sociale medio-bassa" e molti stranieri. Poi c'è la sede di Cortina d'Ampezzo, dove vanno i figli "dell'alta borghesia" assieme ai figli "di colf e badanti che lavorano per le loro famiglie". Come ovvio, s'è scatenata la polemica egualitaria contro una simile ripartizione per ceto e censo di una scuola di stato. Ha ritrovato la parola persino la ministra Azzolina. Ma c'è qualcosa di più serio dell'indignazione ammodino e democratica. E anche della constatazione che ormai la finzione linguistica che ha garantito la pace sociale per decenni è svanita: si può ricominciare a dire a un povero che è di serie B perché è povero. C'è molto di più, dicevamo. La presentazione di questa scuola molto poco trionfale è la certificazione della realtà: non è mai esistita la scuola di stato uguale per tutti. Sotto la finta uguaglianza, anzi a causa della finta uguaglianza, la scuola italiana è di classe. Come aveva capito, tra i pochi, don Milani.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.39

paolaPrata

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

GIOVEDÌ 16 GENNAIO 2020 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVII - Numero 13 - 1.50 euro* | www.ilgiornale.it

ATTACCO A SALVINI

la Repubblica dell'odio

Il quotidiano di Scalfari vuole «cancellare» il leghista: uno schiaffo alla democrazia

E la sinistra lincia Pansa appena morto: «Falsario e neofascista»

di **Alessandro Sallusti**

«Cancellare Salvini» titolava ieri a tutta pagina *La Repubblica*, quotidiano democratico e antifascista. Proprio così, «cancellare», verbo che sa tanto di soluzione finale. Non «contestare», «battere» o - che ne so - «ostacolare». No, proprio «cancellare», manco fosse un rifiuto della società. «Cancellare», alla peggio e se necessario magari anche fisicamente come fecero i nazisti con gli ebrei.

«Cancellare» è una parola definitiva che non ammette repliche o mediazioni e se stampata a caratteri cubitali su un giornale diventa un ordine, qualcosa di simile al manifesto degli intellettuali pubblicato su *Lotta Continua* contro il commissario Calabresi che portò in breve tempo alla sua esecuzione fisica eseguita dagli odiatori radical chic. Il verbo «cancellare» sul giornale che ha fatto della senatrice Segre la sua bandiera da sventolare in faccia alle destre svela tutta l'ipocrisia di questi intellettuali democratici con la bava alla bocca e il coltello nella mano tenuta dietro la schiena per apparire pacifici e perbene. Basta che ti giri un attimo e zac, questi ti colpiscono con ferocia perché come scrisse e ben documentò nei suoi libri Giampaolo Pansa, più feroci dei fascisti ci sono stati solo gli antifascisti partigiani rossi.

«Cancellare Salvini» è il nuovo «manifesto dell'odio» del giornale e dell'area politica che celebra e sostiene il movimento «no all'odio» delle Sardine. Chi dei due mente non lo sappiamo, ma sospettiamo che entrambi siano odiatori seriali che si camuffano in un reciproco gioco di specchi.

«Cancellare Salvini» è un titolo che se – traslato su Zingaretti – lo avessimo fatto noi o altri giornali non di sinistra, avrebbe suscitato lo sdegno democratico della politica, l'apertura di un procedimento di espulsione dall'Ordine dei Giornalisti e forse anche una denuncia penale per istigazione alla violenza (Vittorio Feltri e Pietro Senaldi sono finiti nei guai seri per un ironico «La patata bollente» riferito a Virginia Raggi, io anche per meno).

«Cancellare» è la negazione della democrazia e pure del giornalismo, indipendente (che ridere) o no che sia. Noi non vogliamo «cancellare» questa sinistra, tanto meno uno dei suoi tanti viscidi leaderini. Noi vogliamo salvare noi e il Paese da questa sinistra e da questo governo nato sull'odio contro la parte politica avversa. Noi vogliamo difenderci e salvarci dalla «Repubblica dell'odio».

servizi alle pagine **4-5**

SCONTRO SULLA RIFORMA DEL DIRITTO SALICO

Vittoria, nuova regina Savoia fa litigare i monarchici d'Italia

di **Francesco Perfetti**

SENZA SCETTRO Vittoria (16 anni) è la primogenita dei Savoia

Quando nel 1740 Maria Teresa d'Asburgo salì al trono in virtù della Prammatica Sanzione promulgata dal padre, Carlo VI, scoppiò la Guerra di successione austriaca che coinvolse quasi tutte le potenze europee e si concluse solo otto anni dopo con la pace di Aquisgrana. Con il suo editto l'imperatore si era (...)

segue a pagina **17**

IL CASO

La scuola diseguale è un sacrilegio

di **Giordano Bruno Guerri**

La storia della divisione di una scuola romana in ricchi, poveri e borghesia medio-alta mi ricorda quando, come quasi tutti, avevo 11 anni e i miei genitori mi iscrissero alla scuola media, orgogliosi, loro che avevano fatto soltanto le elementari. Qualche giorno dopo, prima che cominciassero le lezioni furono convocati dal preside, e portarono anche me, vestiti bene. Ci ricevette nel suo ufficio, rossiccio, alto, segaligno, con la bocca storta, non ricordo come si chiamava.

Varcammo intimoriti la stanza del potere, lui disse subito quel che aveva da dire: tutti i ragazzi avevano scelto come lingua straniera l'inglese, spiegò, mentre lui doveva fare anche una classe di francese. «Il francese è una lingua così bella, la lingua di Voltaire...», concluse, aspettando il consenso dei miei. Lo dettero subito, ci mancava altro che andare contro l'autorità. E poi, che differenza faceva, per mamma e babbo? Io, poi, ero solo un ostaggio.

Fu così che mi ritrovai (...)

segue a pagina **15**

Cuomo a pagina **15**

SULLA PRESCRIZIONE PD CON M5S, IV VOTA CONTRO

Zingaretti si consegna: in manette ai grillini

Giuseppe Marino

Il Pd si appiattisce sul profilo manettaro dei Cinque stelle e con i suoi voti salva la legge Bonafede che abolisce la prescrizione dopo il primo grado. Confermata l'introduzione nell'ordinamento della pena del processo eterno. Ma Italia Viva si dissocia e vota con Forza Italia: la maggioranza è spaccata.

con **Zurlo** alle pagine **2-3**

BUFERA AL TRIBUNALE DI CATANZARO

Mafia, arrestato un giudice Soldi e sesso per le sentenze

Materi a pagina **14**

FISCO

Il governo più rosso di tutti tassa i poveri

Antonio Signorini

Alla fine a rimetterci potrebbero essere i redditi bassi. È il paradosso della riforma fiscale allo studio del governo che esclude i cosiddetti «incapienti» con un reddito fino a 8.200 euro all'anno.

a pagina **7**

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

Da domani il terzo volume

ANCHE GLI ECOLOGISTI SE NE ACCORGONO. REALACCI (EX LEGAMBIENTE): È INUTILE

Contrordine, fermare le auto non ferma lo smog

di **Franco Battaglia**

Secondo un alto dirigente del Cnr, «le giornate di grande stop al traffico, seppur utili, incidono poco sulla qualità dell'aria», almeno così a leggere *Repubblica.it*. Mi chiedo perché mai gli esperti son fatti così: devono cadere in piedi, dire e non dire o, in alternativa, dire tutto e il contrario di tutto, che è come non dire niente. Un vizio antico, posto che anche quelli che chiamò la Fata Turchina al capezzale di Pinocchio stavano a litigare se il burattino fosse più morto che vivo o più vivo che morto. La Ue ci multerà per lo smog «da traffico», ci rammentano continuamente i Gretini. E hanno ragione: in Ue non mancano i geni. Secondo i quali in Europa morirebbero per smog da traffico 300mila cristiani l'anno. Abbiamo già in passato spiegato che codesti morti sono zero, ma siccome non vogliamo ripeterci, supponiamo che effettivamente quello dello smog sia un problema. Spero che conveniate con me che è irrilevante (...)

segue a pagina **16**

Angeli a pagina **16**

LA PERSECUZIONE

Martirio ignorato Sono 260 milioni i cristiani perseguitati

di **Gian Micalessin**

a pagina **9**

LO SCONTRO USA-CINA

Dazi, Trump vince una guerra da 200 miliardi

Rodolfo Parietti

«È un accordo epocale, una pietra miliare che cancella gli errori del passato». Più che una cerimonia per celebrare la raggiunta intesa commerciale fra Stati Uniti e Cina, alla Casa Bianca va in scena un *one man show*.

a pagina **20**

1.994.000 Lettori (Audipress 2019/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 65 - Numero 13

QN Anno 21 - Numero 15

IL GIORNO

* IL GIORNO CON TUTTOSPORT NON VENDIBILI SEPARATAMENTE - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI ALESSANDRIA, ASTI, BIELLA, CUNEO, NOVARA, VERBANIA E VERCELLI

GIOVEDÌ 16 gennaio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

MD

Dieci anni di rivoluzione in Lombardia, ma c'è il rischio "bolla"

Ai prodotti biologici 50.000 ettari in più

Balzarotti alle pagine **2** e **3**

MD

I pensionati pilastro delle famiglie

Dossier Istat: più di uno su tre ha un assegno sotto i mille euro mensili, ma sostiene 7,4 milioni di nuclei

Marin e **Turani** a pagina **21**

L'emozione cinema

Una lettera d'amore alla sala buia

Leo Turrini

Non è detto sia semplice nostalgia di un passato che comunque non tornerà. Eppure, le statistiche raccontano che nel 2019 gli italiani hanno ritrovato la voglia di andare al cinema (e i dati di inizio gennaio 2020, Zalone docet, sono addirittura migliori). Senza volerla buttare in caciara pseudo sociologica, forse l'inversione di tendenza ha un valore simbolico.
Viviamo un presente in cui la tecnologia spaccia per modernità una nemmeno troppo vaga spinta all'isolamento. Ci avete fatto caso? Ascoltiamo musica con le cuffiette. Siamo soli in contemplazione di fronte al display di un telefonino.

Continua a pagina **4**

BOOM AL BOTTEGHINO NEL 2019: PIÙ 14% DI INCASSI E PRESENZE. E QUEST'ANNO ANDRÀ ANCHE MEGLIO

Una scena del film 'Nuovo cinema paradiso' (1988) Lo scorso luglio i biglietti venduti sono raddoppiati

(RI)ANDIAMO AL CINEMA

Bogani e **Cumani** alle pagine **4** e **5**

DALLE CITTÀ

Milano

Calano i reati ma l'allarme "droga" è sempre più forte

Palma nelle **Cronache**

Milano

Trovato cadavere l'anziano sparito dopo l'incidente

Masperi e **Vazzana** nelle **Cronache**

Mantova

«Qui è tranquillo» Catturato il boss in fuga

Papa nelle **Cronache**

Marketing selvaggio: registro degli scocciatori

Alt ai piazzisti telefonici Uno scudo per i cellulari

Perego e **Buticchi** alle pagine **6** e **7**

Presentazione choc di un istituto romano

Lotta di classe a scuola «Qui i ricchi, lì i poveri»

Prosperetti a pagina **17**

Oggi l'ExtraTerrestre

SARDEGNA Al via la metanizzazione dell'isola. Un gasdotto da 2 miliardi attraverserà la regione. Gli ecologisti: antistorico, puntare sulle rinnovabili

Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Dossier sulla riforma delle pensioni in Francia; lavoro in Bielorussia; emergenza ecologica; filiera del litio in Bolivia

Visioni

AL CINEMA La storia di un «eroe qualunque» nel nuovo film di Clint Eastwood, «Richard Jewell»

Giulia D'Agnolo Vallan pagina 12

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON "L'EXTRATERRESTRE" IN FORMATO RIVISTA + EURO 2,50
CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

GIOVEDÌ 16 GENNAIO 2020 – ANNO L – N° 13 www.ilmanifesto.it euro 1,50

SULLA LIBIA L'IRRILEVANZA DI ITALIA E UNIONE EUROPEA

Conte e Di Maio pacifisti per forza

«Non c'è spazio per soluzioni militari, andremo in Libia solo per monitorare la pace». Sia il ministro degli Esteri Luigi Di Maio sia il premier Giuseppe Conte sventolano l'arcobaleno. Alle camere i propositi contro la guerra del governo per coprire lo scarso peso del nostro paese e della stessa Unione europea nella crisi libica. L'ironia di Renzi: «A prescindere da quel che pensa il M5S l'Italia farà la sua parte».

A difesa di Tripoli e del governo riconosciuto dalle Nazioni unite, intanto, si fanno valere le milizie jihadiste siriane, inquadrate nella Brigata Omar al-Mukhtar e stipendiate direttamente dalla Turchia. Dall'Iran anche Rohani se la prende con l'Europa per il silenzio sul fallimento del *nuclear deal* imposto da Trump: «I vostri militari in Medio Oriente sono in pericolo».

COLOMBO, GIORGIO, SABAHI
PAGINE 2, 3

INTERVISTA A ANGELO DEL BOCA

«Noi in missione, a nome di chi?»

Secondo il massimo storico del colonialismo italiano Di Maio chiama «interferenze» i fattori che hanno impedito alla Siria di fare la fine che la Nato ha fatto fare alla Libia. «Sono il risultato dei nostri fallimenti». Quanto all'idea dei «caschi blu europei», si tratta di «un incredibile sciocchezza». **DI FRANCESCO A PAGINA 5**

Roma, l'Istituto Comprensivo di via Trionfale foto Claudio Peri/Ansa

Ceto la qualunque

«Un plesso scolastico per i figli dell'alta borghesia, un altro per i figli del ceto medio basso e un terzo per bambini stranieri più poveri». A Roma l'Istituto Comprensivo del Trionfale separa gli alunni per classi sociali. Ma la bufera anti «apartheid» costringe la scuola alla retromarcia **pagina 6**

all'interno

Giustizia

La prescrizione spacca i giallo-rossi anche nel voto

Dalle lite al voto contrapposto. Italia viva ha appoggiato in commissione il tentativo delle destre di fermare la riforma Bonafede. Salvata dal Pd, da Leu e dal voto della presidente.

ANDREA FABOZZI
PAGINA 3

Caso Gregoretti

Processo a Salvini, caos al Senato. Il voto forse il 20

Ormai è sempre più un pasticcio la decisione su quando votare l'eventuale autorizzazione a procedere nei confronti di Matteo Salvini per il caso della nave Gregoretti.

LEO LANCARI
PAGINA 2

Calabria

Italia viva non vota Callipo. Orlando: «Come Bordiga»

Italia viva non sosterrà nessun candidato alle regionali in Calabria, annunciano i renziani. Andrea Orlando, Pd: «È la posizione di Bordiga negli anni 20 del secolo scorso».

SILVIO MESSINETTI
PAGINA 3

Usa-Iran

Dilaga la disonestà intellettuale

ALBERTO NEGRI

Dilaga la disonestà intellettuale. Per avventura ho partecipato a una trasmissione televisiva dove un invitato e la conduttrice non sapevano niente di Iran e delle sanzioni imposte dagli Usa alla Repubblica islamica, distorcendo i fatti e la realtà.

— segue a pagina 15 —

RUSSIA

Putin ipoteca il suo futuro e il governo si dimette

Il presidente russo annuncia una riforma costituzionale e prepara il campo per il 2024, quando il suo mandato scadrà. L'annuncio apre la strada alle dimissioni dell'interno gabinetto del premier Dmitry Medvedev, subito sostituito da Michail Mishustin, un oscuro funzionario

YURII COLOMBO A PAGINA 9

Linguaggio politico

La forza egemonica del grande banalizzatore

ENZO SCANDURRA

Cosa c'è di unificante nel linguaggio e nei discorsi di tutte le parti politiche che produce l'attuale egemonia culturale? Perché non c'è dubbio che, fatta qualche distinzione, esse parlano lo stesso linguaggio, usano la stessa grammatica e gli stessi simboli.

— segue a pagina 15 —

IL PARLAMENTO UE DICE SÌ

«Green Deal», il passo avanti dell'Europa

L'Europarlamento approva a larga maggioranza il piano, migliorato, della Commissione. Sale al 55% l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, bocciato l'emendamento delle destre per salvare l'energia nucleare. La spartizione dei fondi è già iniziata

ANNA MARIA MERLO A PAGINA 7

Fatti un regalo. Regalaci.

io rompo. il manifesto

Se ami il tuo prossimo più di te stesso, regalagli un anno di rotture cartacee a domicilio + digitale omaggio a solo 149 €.

Info su < maniabbonati@ilmanifesto.it >

il manifesto iorompo.it

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipa/CRM/23/2103

9 770025 215003 00216

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXVIII-N° 15 ITALIA

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COMM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Giovedì 16 Gennaio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DESPAR", EURO 1,20

Il caso
Roma, la scuola che divide le classi in ricchi e poveri Bufera sul preside
Ajello e Mozzetti alle pagg. 12 e 47

L'artista al San Carlo
Paladino: la mia Tosca senza tempo, in scena porto un coccodrillo
Donatella Longobardi a pag. 17

La proposta
«La pallanuoto sta morendo facciamo una sola squadra a Napoli»
Gianluca Agata a pag. 23

Il commento

LA GIUSTIZIA CALPESTATA IN NOME DELL'ALLEATO

Carlo Nordio

La decisione del Pd di approvare l'emendamento soppressivo della proposta di legge Costa sulla prescrizione, cioè di lasciare le cose come stanno allineandosi al giustizialismo grillino, ci induce a due considerazioni, l'una giuridica e l'altra politica: ed entrambe sono considerazioni amare.

Sotto il profilo giuridico, la nuova legge sulla prescrizione è una mostruosità indegna di un paese civile. Prima di tutto è di dubbia costituzionalità, perché allungando i tempi dei giudizi confligge con il principio della loro durata ragionevole. In secondo luogo è afflittiva per le vittime, che vedranno i risarcimenti rinviati di anni e forse di decenni, al momento della sentenza definitiva. E infine è disonorevole per lo stesso governo, che aveva solennemente promesso di introdurla unitamente alla riforma diretta a rendere i processi più rapidi. Riforma di là da venire, surrogata da una vaga e generica dichiarazione di intenti da parte del ministro Bonafede su un varo in tempi rapidi (sono passati mesi ormai) alla quale non crede nessuno. Del resto la riprova dell'ambiguità è nelle cose: sarebbe bastato introdurre le due novità simultaneamente, mentre l'una è certa nei suoi danni, l'altra è incerta nel se e nel quando dei suoi rimedi. Né varrebbe confidare nel cosiddetto lodo Conte, che limiterebbe gli effetti funesti della sospensione della prescrizione alle sentenze di condanna, escludendo quelle di proscioglimento.

Continua a pag. 47

Il paradosso delle pensioni crescono più degli stipendi

▸I dati dell'Istat: dal 2000 importo medio su del 70%, il doppio dei redditi da lavoro
Dopo tre anni torna a crescere la spesa. Evasione, via ai controlli sui conti correnti

Capone, Cifoni, Esposito e **Santonastaso** *alle pagg. 2 e 3*

Il giallo del Vomero Svolta choc in tribunale

Arianna Flagiello in una foto tratta dal suo profilo Facebook

«Arianna istigata al suicidio 18 anni per l'ex fidanzato»

Leandro Del Gaudio

Era esasperata dalle richieste di denaro del suo convivente, un violento che voleva soldi per palestra e look. Si lanciò dal balcone. Ora il pm, al processo per la morte di Arianna, chiede la condanna dell'uomo a 18 anni.

A pag. 34

L'analisi

L'equità perduta tra generazioni

Enrico Del Colle

Non sono mancate, in questo inizio d'anno, notizie economiche di taglio non negativo.

Continua a pag. 47

Il commercio

La pace sui dazi tra Cina e Usa

Cina e Stati Uniti: tregua armata, c'è l'intesa ma i dazi restano. Trump ha strappato la promessa a Pechino di far crescere le importazioni di 200 miliardi di dollari.

Pompetti *a pag. 13*

Il latte dei Casalesi i manager Parmalat e i nipoti di Zagaria

Caserta, il clan distribuiva per la multinazionale
Aggirata anche la confisca di una società del boss

Mary Liguori
Dario Sautto

Neanche le confische fermano i Casalesi che, dieci anni dopo la confisca della Euromilk, sono ancora i padroni del business della distribuzione del latte Parmalat in Campania. Arrestati i nipoti del boss Zagaria e, con loro, l'imprenditore stabiese Adolfo Greco. Domiciliari per due manager della multinazionale.

A pag. 11

Catanzaro

Sesso in cambio di sentenze: arrestati giudice e avvocatessa

Sesso in cambio di sentenze. In carcere un magistrato di Catanzaro e un'avvocatessa, diversi gli indagati. Inchiesta della Dda di Salerno.

L'inviato **Del Gaudio** *a pag. 10*

Le Regionali

Le manovre tra Pd e M5S per frenare De Luca

Adolfo Pappalardo

Grandi manovre per le candidature alla presidenza della Regione Campania, nel centrosinistra, tra Pd e M5S per arrivare ad una soluzione condivisa. Si parla di trattative, in casa Pd, per convincere il governatore Vincenzo De Luca a fare un passo indietro sulla ricandidatura. Con tanto di «contropartita».

A pag. 7

Maggioranza divisa

Prescrizione lo strappo di Renzi: vota con Forza Italia

«Il Pd insegue il populismo giudiziario del M5S». Matteo Renzi ci va giù duro. Il giorno dello scontro più duro tra Pd e Italia Viva dalla scissione si consuma sulla prescrizione, con il voto di Iv insieme a Forza Italia, proiettando ombre perfino sulla tenuta della maggioranza e del governo, un nuovo strappo. Una tensione che covava e che riporta d'attualità i «mal di pancia» in maggioranza.

Jerkov e **Pucci**
alle pagg. 4 e 5

Il Napoli Il ritorno di Mertens, Ghoulam parte

Gattuso, cambio della guardia Ospina ha sorpassato Meret

Napoli, cambio tra i pali: Ospina (a sinistra) scavalca Meret

Cambio di guardia tra i pali del Napoli con la gestione Gattuso. Dopo tre gare il colombiano Ospina scalza la concorrenza di Meret, che ora teme di perdere la chance azzurra degli Europei. Intanto Mertens è tornato, ma il Napoli lo tiene in stand by. Ghoulam verso Francia o Cina.

Majorano e **Taormina** *alle pagg. 20 e 21*

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 16/01/20 ----
Time: 16/01/20 00:07

-MSGR - 01_NAZIONALE - I - 16/01/20-N:

Decò supermercatideco.it

Il Messaggero

NAZIONALE

€ 1,40* ANNO 142 - N° 15 ITALIA

Sped. in A.P. D.L.353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

Giovedì 16 Gennaio 2020 • S. Marcello

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Decò supermercatideco.it

Libri
Rachel Cusk e il romanzo senza trama: parola al lettore
Musolino a pag. 21

Meraviglie
Roma a piedi ecco i tour della grande bellezza
Arnaldi a pag. 23

Coppa Italia
La Roma a Parma: caccia al trofeo che manca dal 2008 Politano firma
Angeloni e Lengua nello Sport

LA MAGIA DEL DIGITALE
2 mesi a soli 6€
vai su: shop.ilmessaggero.it/natale

Pd e processi infiniti

Un sussulto di dignità per salvare le garanzie

Carlo Nordio

La decisione del Pd di approvare l'emendamento soppressivo della proposta di legge Costa sulla prescrizione, cioè di lasciare le cose come stanno allineandosi al giustizialismo grillino, ci induce a due considerazioni, l'una giuridica e l'altra politica: ed entrambe sono considerazioni amare.

Sotto il profilo giuridico, la nuova legge sulla prescrizione è una mostruosità indegna di un paese civile. Prima di tutto è di dubbia costituzionalità, perché allungando i tempi dei giudizi confligge con il principio della loro durata ragionevole. In secondo luogo è afflittiva per le vittime, che vedranno i risarcimenti rinviati di anni e forse di decenni, al momento della sentenza definitiva. E infine è disonorevole per lo stesso governo, che aveva solennemente promesso di introdurla unitamente alla riforma diretta a rendere i processi più rapidi. Riforma di là da venire, surrogata da una vaga e generica dichiarazione di intenti da parte del ministro Bonafede su un varo in tempi rapidi (sono passati mesi ormai) alla quale non crede nessuno. Del resto la riprova dell'ambiguità è nelle cose: sarebbe bastato introdurre le due novità simultaneamente, mentre l'una è certa nei suoi danni, l'altra è incerta nel se e nel quando dei suoi rimedi. Né varrebbe confidare nel cosiddetto lodo Conte, che limiterebbe gli effetti funesti della sospensione della prescrizione alle sentenze di condanna, escludendo quelle di proscioglimento.

Continua a pag. 27

Conti correnti, partono i controlli

▸Da gennaio verifiche automatiche a chi richiede l'Isee per l'accesso a sgravi e sussidi Irpef, così il taglio delle tasse per 3,4 milioni di dipendenti. Pensioni, sorpresa redditi

ROMA Conti correnti, partono i controlli. **Bisozzi, Cifoni e Di Branco** alle pag. 2 e 3

La dirigente Cnr: «Il blocco è inutile, si poteva evitare»

Smog e foschia su Roma in una veduta dal Pincio (foto DANIELE LEONE/AG.TOIATI)

Beffa Capitale: via le auto, sale lo smog

Lorenzo De Cicco

Beffa Capitale: da due giorni sono ferme quasi 700mila auto diesel, ma gli sforamenti aumentano. *A pag. 12*
Franzese e Giuricin alle pag. 12 e 13

Capolavoro Raggi

Inquinano meno? Eliminiamole tutte

Giorgio Ursicino

Finalmente Roma torna ad essere caput mundi. Ha ragione la sindaca Raggi, si era proprio stufata.

Continua a pag. 27

I dem votano con M5S, Iv con Forza Italia

Prescrizione, strappo nel governo Renzi contro il Pd: così Conte rischia

Barbara Jerkov

«Il Pd insegue il populismo giudiziario del M5S». A sera, Matteo Renzi la mette giù piatta. Il giorno dello scontro più duro tra Pd e Italia Viva dalla scissione, si consuma sulla prescrizione, proiettando ombre perfino sulla tenuta della maggioranza e del governo.

A pag. 6
Pucci a pag. 7

Dazi, tra Usa e Cina è tregua armata I rischi per l'Italia

▸Firmata l'intesa, Pechino aumenterà l'import ma resta irrisolto il nodo del diritto d'autore

Flavio Pompetti

La fase 1 dell'accordo tra Cina e Usa è stato firmato ieri nella East Wing della Casa Bianca da Donald Trump e dal capo della delegazione inviata da Pechino: Liu Hue. Due anni di contenzioso a colpi di dazi e di porte sbattute in faccia, hanno consegnato a Trump un altro accordo da esibire. *A pag. 5*
Ottaviano a pag. 5

Medvedev si dimette

La mossa di Putin: cambio Costituzione

D'Amato a pag. 10

Classi borghesi o popolari, la ministra censura la preside

Scuola per ceti, ipocrisie a Roma

Mario Ajello

Da una parte il ceto alto, dall'altra il ceto basso. Qui i figli della buona borghesia, lì gli alunni provenienti dagli strati popolari. Con il minimo della mescolanza possibile. Può una scuola vantarsi di questi criteri per la composizione della propria comunità studentesca? La scuola Via Trionfale, che ha varie sedi, l'ha fatto e non è proprio bello da dirsi ciò che è stato pubblicato, e poi cancellato sotto il fuoco delle polemiche e l'intervento del ministro, dal sito di questo istituto. La scivolata è evidente. *Continua a pag. 27*
Mozzetti a pag. 15

Gli attacchi Usa e l'aereo ucraino

«Chiediamo scusa per le bugie» Lasciano le giornaliste iraniane

ROMA La profonda crisi interna innescata dall'abbattimento del Boeing 737 ad opera dei Pasdaran sta avendo forti effetti sul mondo della comunicazione in Iran. Lasciano tre giornaliste della tv iraniana, tra cui la più popolare, Gelareh Jabbari: «Chiediamo scusa per le bugie, stanche di mentire».
Siavush Randjbar-Daemi a pag. 10

L'ACQUARIO PUÒ INSEGUIRE I SOGNI

IL GIORNO DI BRANKO

Buongiorno, Acquario! In certi momenti, lo sappiamo, desiderate prendere la vita come viene, e invece adesso è fondamentale capire le vostre aspirazioni, coltivare anche i sogni, ma poi inseguire la concretezza che le stelle in segni di terra vi indicano. Ripartite oggi, con Luna infallibile in Bilancia, Mercurio che apre anche un bellissimo spettacolo d'amore. È la grande passione di Marte. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

La Casa Bianca manderà Pompeo al vertice di Berlino

Libia, Trump dalla parte di Haftar

Cristiana Mangani

L'America torna in scena sulla Libia. Trump chiama il presidente turco Erdogan ma si avvicina ad Haftar. Soprattutto, decide di inviare alla Conferenza di Berlino il segretario di Stato Mike Pompeo e il consigliere per la Sicurezza nazionale Robert OBrien. Una decisione presa direttamente dal presidente Usa, che negli ultimi giorni ha parlato al telefono anche con la cancelliera tedesca Angela Merkel. L'obiettivo è arginare i fratelli musulmani.

A pag. 11
Conti a pag. 11

L'appello a Milano

Caso Saipem-Algeria assolti l'Eni e Scaroni «Nessuna tangente»

Claudia Guasco

Nessuna corruzione internazionale, né maxitangente da 197 milioni di euro in Algeria: ieri la Corte d'Appello di Milano ha assolto nuovamente l'Eni e l'allora ad Paolo Scaroni.

A pag. 17

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,20; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50

-TRX IL:15/01/20 22:58-NOTE:

1.994.000 Lettori (Audipress 2019/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 135 - Numero 13

QN Anno 21 - Numero 15

il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 16 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

In Emilia Romagna e Marche quasi dimezzati in un anno i nuovi contagiati dall'Hiv

Aids, svolta nelle cure «Farmaci di protezione»

Curzi, **Malpelo** e **Pandolfi** alle pagine **2** e **3**

I pensionati pilastro delle famiglie

Dossier Istat: più di uno su tre ha un assegno sotto i mille euro mensili, ma sostiene 7,4 milioni di nuclei

Marin e **Turani** a pagina **21**

L'emozione cinema

Una lettera d'amore alla sala buia

Leo Turrini

Non è detto sia semplice nostalgia di un passato che comunque non tornerà. Eppure, le statistiche raccontano che nel 2019 gli italiani hanno ritrovato la voglia di andare al cinema (e i dati di inizio gennaio 2020, Zalone docet, sono addirittura migliori). Senza volerla buttare in caciara pseudo sociologica, forse l'inversione di tendenza ha un valore simbolico.
Viviamo un presente in cui la tecnologia spaccia per modernità una nemmeno troppo vaga spinta all'isolamento. Ci avete fatto caso? Ascoltiamo musica con le cuffiette. Siamo soli in contemplazione di fronte al display di un telefonino.

Continua a pagina **4**

BOOM AL BOTTEGHINO NEL 2019: PIÙ 14% DI INCASSI E PRESENZE. E QUEST'ANNO ANDRÀ ANCHE MEGLIO

Una scena del film 'Nuovo cinema paradiso' (1988) Lo scorso luglio i biglietti venduti sono raddoppiati

(RI)ANDIAMO AL CINEMA

Bogani e **Cumani** alle pagine **4** e **5**

DALLE CITTÀ

Bologna

Salvini, raffica di contestazioni «Vado avanti non ho paura»

Orsi a pagina **13**

Castel Maggiore

Bonaccini promette «Trasporti gratis per gli studenti»

Trombetta in **Cronaca**

Sasso Marconi

Autobus contro tir sotto la Rupe Cinque feriti

Mignardi in **Cronaca**

Marketing selvaggio: registro degli scocciatori

Alt ai piazzisti telefonici Uno scudo per i cellulari

Perego e **Buticchi** alle pagine **6** e **7**

Presentazione choc di un istituto romano

Lotta di classe a scuola «Qui i ricchi, lì i poveri»

Prosperetti a pagina **17**

MILFA
LA RISTORAZIONE È SERVITA
TEL. 010.80.80.88

GIOVEDÌ 16 GENNAIO 2020

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 13, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. -GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

A GENOVA LA PRIMA DELL'OPERA DI ROSSINI

Il barbiere di Siviglia incanta esaltato dalle scene di Luzzati

NIEDDU E RUBINO / PAGINA 31

L'AZZURRA: «ECOLOGISTA SÌ, MA NON CON GRETA»

Brignone: «Cerco la curva perfetta per vincere il gigante di Sestriere»

COTTO / PAGINA 38

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 6
Economia-Marittimo	Pagina 11
Genova	Pagina 13
Cinema-Tv	Pagine 28/29
Xte	Pagina 30
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 38

PRESTO UN INCONTRO A PECHINO

Dazi, è tregua fra Usa e Cina Trump: le tariffe non aumentano

La tregua è stata firmata. Dopo circa due anni di guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, il presidente Donald Trump e il vice premier cinese Liu He siglano l'avvio della cosiddetta Fase 1 che scioglie alcuni nodi del contenzioso fra Washington e Pechino. In base all'intesa il Dragone si impegna ad acquistare ulteriori 200 miliardi di merci e servizi «made in Usa», a non avventurarsi in svalutazioni della propria valuta e a rispettare le tutele della proprietà intellettuale. L'America da parte sua revoca i nuovi dazi al 15% che sarebbero scattati il 15 dicembre 2019.

RADICIONI E SEMPRINI / PAGINA 7

ROLLI

PUTIN VERSO I PIENI POTERI

RUSSIA, IL GOVERNO SI DIMETTE

Medvedev lascia, Putin accelera sulla riforma: avrà pieni poteri

Putin vuole cambiare le regole del gioco. Obiettivo: avere pieni poteri in Russia anche dopo il 2024. La scossa ha portato ieri alle inaspettate dimissioni dell'impopolare Dmitri Medvedev e del governo.

AGLIASTRO E ZAFESOVA / PAGINA 6

Ventimiglia, calano i controlli Respingimenti scesi del 20%

Impegnata sul fronte interno dagli scioperi e dai gilet gialli in piazza, la polizia francese negli ultimi mesi ha allentato i controlli al confine di Ventimiglia. I respingimenti sono calati del 20%. Iniziato il conto alla rovescia per la riapertura delle frontiere, il 1° maggio, dopo 4 anni. MENDUNI / PAGINA 8

OGGI IL PIANO INDUSTRIALE DELL'AD TOMASI: PIÙ CONTROLLI E MANUTENZIONI

Autostrade pronta a giocare l'ultima carta: giù i pedaggi

Pd contro la revoca delle concessioni, slitta la decisione
Pannelli antirumore irregolari, indaga la Corte dei Conti

Slitta ancora la decisione del governo sulla revoca delle concessioni ad Autostrade. I renziani restano fortemente contrari alla proposta del M5S. E anche il Pd non vuole affrontare un tema così delicato in un clima arroventato dal voto in Emilia.

Il rinvio fornisce tempo ad Autostrade per cercare un negoziato. Oggi l'ad Tomasi presenterà un piano che prevede un aumento della spesa in manutenzioni e una riorganizzazione dei controlli. L'azienda e la holding Atlantia si sarebbero convinte a mettere sul piatto anche la riduzione dei pedaggi sulla rete. Sul fronte inchieste, a Genova la Corte dei Conti indaga sui pannelli antirumore sbagliati, per i quali Aspi ottenne un contributo statale.

BARBERA, BERTINI, FREGATTI E LOMBARDO / PAGINE 2-4

IL RETROSCENA

Emanuele Rossi / PAGINA 2

Nuovi caselli e svincoli Ecco le prescrizioni ordinate su A10 e A12

Ci sono anche nuovi caselli e svincoli tra le prescrizioni dettate dal ministero per la A10 e la A12.

L'INTERVISTA

Francesca Schianchi / PAGINA 5

Il ministro Provenzano: «È tempo di rivedere lo Statuto dei lavoratori»

IN CAMPO CONTRO ALICE SALVATORE ANCHE TOSI, BOCCACCIO E MALIVINDI

Liguria, sfida a undici per il candidato di M5S

Sono undici i candidati di M5S alla carica di governatore della Liguria. I nomi sono stati annunciati dal Blog delle stelle, con la convocazione del voto online il 20 gennaio. I più noti: la portavoce regionale Salvatore, il consigliere regionale Fabio Tosi, l'ex capogruppo a Genova Andrea Boccaccio e l'ex candidata all'Europarlamento Silvia Malivindi, consigliere a Ventimiglia.

SERVIZIO / PAGINA 16

BUONGIORNO

#MEETOO | MATTIA FELTRI

All'alba degli anni Venti una donna iraniana si ribella e urla la sua libertà, e si strappa il velo davanti a un mullah che la stava rabbiosamente invitando a sistemarselo meglio. Ora questa donna è molto meno sicura e solo un po' più libera, ma lasciamo perdere cose più grandi di noi. Bisognerebbe ricordare le donne iraniane degli anni Venti, ma del secolo scorso, del Novecento, quelle dell'Association of patriotic women che si strappavano il velo in piazza per urlare la loro, di libertà, e a metà degli anni Trenta ottennero dallo scià il diritto al capo scoperto. Cent'anni dopo siamo ancora lì. Ogni tanto bisognerebbe andare su internet a guardare le foto delle donne iraniane prima della rivoluzione teocratica del '79, con le loro minigonne, i loro bikini, i sandali, gli shorts, le acconciature accattivanti, verrebbe da dire l'intero armamentario occidentale, se non fosse che l'Iran ebbe il suo primo ministro donna nel '68, otto anni prima dell'Italia, che dunque a un certo punto progredì e diventò un po' iraniana. Il Guardian ha dato notizia delle dimissioni di tre giornaliste della tv di Stato, stanche di raccontare menzogne di regime. Un pensiero va sempre a Marjane Satrapi, finita in carcere per una vignetta, o a Nasrin Sotoudeh, avvocatessa dei diritti umani e perciò condannata a trentatré anni di reclusione e a tante altre che, sempre di più e sempre più spesso, salgono alla prima fila della protesta perché, nell'oscena dittatura maschilista della sharia, le grandi vittime sono loro. Non servirà a nulla, ma per una volta dico #meetoo. —

€ 2 in Italia — Giovedì 16 Gennaio 2020 — Anno 156°, Numero 15 — ilsole24ore.com

Poste Italiane Sped. In A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Manovra 2020
Reati tributari, patteggiamento anche senza pagare il debito

Antonio Iorio
— a pagina 22

Lombardia
Giù produzione ed export: frena perfino la Brianza

— Domani nelle edicole della Lombardia

Sud
Sardegna, da Cdp piano di rilancio da 1,5 miliardi

— Domani in Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia e Sardegna

Intesa Sanpaolo.
La Banca per lo sviluppo sostenibile e inclusivo.
INTESA SANPAOLO

FTSE MIB 23763,86 -0,69% | SPREAD BUND 10Y 162,00 +2,50 | €/$ 1,1142 +0,24% | BRENT DTD 63,40 -1,22% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Caccia ai rendimenti, domanda record per il BTp a 30 anni

REDDITO FISSO

Per il Buono del Tesoro richieste a oltre 47 miliardi rispetto ai 7 miliardi offerti

Il titolo collocato al prezzo di 99,280, pari a un tasso lordo annuo del 2,50%

Edizione chiusa in redazione alle 22

In periodo di tassi bassi cresce l'interesse per i titoli di Stato a reddito fisso, specie sulle scadenze più lunghe, da parte degli investitori a caccia di rendimenti. La conferma arriva dal BTp a 30 anni (con scadenza 01/09/2050) lanciato ieri dal Tesoro, che ha registrato una domanda mai vista prima per un titolo italiano di pari scadenza, nonostante i rischi di instabilità politica: chiesti oltre 47 miliardi di euro a fronte dei 7 miliardi emessi. Il titolo è stato collocato al prezzo di 99,280 corrispondente a un rendimento lordo annuo all'emissione del 2,50%.

Secondo gli esperti, il combinato disposto delle nuove manovre della Bce e del focus dei mercati su temi macro e geopolitici sta aiutando il BTp a essere considerato in questa fase una sorta di "super-sovereign": un asset rifugio ma con rendimenti offerti non paragonabili a quelli degli altri emittenti. Intanto lo spread BTp-Bund sui titoli decennali ha chiuso a 159 punti dai 151 punti del closing di martedì.

Vito Lops — a pag. 15

Dazi, Usa e Cina firmano l'intesa Ora l'Europa rischia ritorsioni

GUERRE COMMERCIALI

Pechino acquisterà beni e servizi americani in più per 200 miliardi

Guerra dei dazi, gli Usa e la Cina hanno firmato la tregua. Pechino comprerà 200 miliardi di beni e servizi americani in più e promette maggiore tutele sulla proprietà intellettuale. Washington dimezza i dazi su 120 miliardi di export cinese. Adesso è l'Europa a rischiare. Nel mirino degli Usa i sussidi ad Airbus, le tariffe sull'auto europee e i governi Ue che applicheranno la web tax.

Barlaam, Romano — alle pagg 2-3

L'ANALISI

SOLO UNA TREGUA ARMATA IL NODO RESTANO LE REGOLE

di **Giorgio Barba Navaretti**

Un'uscita a basso costo dal vicolo cieco della guerra commerciale, che però sancisce l'impossibilità del protezionismo. L'accordo firmato ieri da Stati Uniti e Cina non risolve certamente le controversie tra i due paesi, anche se concede ad entrambi un'apparenza di vittoria. Ferma però, per ora, un'escalation di scellerate misure protezionistiche e ritorsioni, con grande beneficio per l'economia globale.

Per capire "fase uno" bisogna immaginare di mangiare una torta multistrato.

—Continua a pagina 2

LA RIFORMA DELLA COSTITUZIONE

Putin prepara la successione a se stesso

Antonella Scott — a pag. 20

START UP. CRESCITA RECORD PER LA ROMANA BAGBNB

Angelo custode dei bagagli. BagBnb cresce e guarda all'estero

Fondi in fila per l'AirBnB delle valigie

La start up romana BagBnB, che ha sviluppato una piattaforma per consentire l'individuazione di punti per il deposito di bagagli, è passata in due anni da 300 mila euro di ricavi a 5 milioni. Quest'anno l'obiettivo è 10 milioni. E ora fa gola ai fondi venture capital, tra i quali Fil Tech Growth, braccio degli investimenti del Fondo Italiano, controllata della Cdp.

Carlo Festa — a pag. 17

REAL ESTATE

Debutta Arsenale sgr per investire in uffici Usa

Laura Cavestri — a pag. 16

BANCHE

Mps, capitale in sicurezza Collocato bond da 400 milioni

Luca Davi — a pag. 14

PANORAMA

CORTE D'APPELLO DI MILANO

Saipem: scandalo tangenti in Algeria, tutti assolti, dall'Eni a Scaroni

La seconda Corte d'Appello di Milano ha assolto l'ex ad di Eni Paolo Scaroni, attuale presidente del Milan, e la compagnia petrolifera italiana nel processo con al centro il caso Saipem-Algeria su una presunta maxitangente algerina da 197 milioni di dollari. Assolti anche tutti gli altri imputati nel procedimento di secondo grado, inclusi gli ex manager di Saipem e la stessa partecipata.

— a pagina 8

AUTOSTRADE

Atlantia, la carta Sintonia per favorire l'asse con F2i

Laura Galvagni — a pagina 6

TRENI AD ALTA VELOCITÀ

A Pistoia e Vado ordini per 14 Frecciarossa

L'apertura del mercato ferroviario europeo si avvicina e Trenitalia risponde potenziando la flotta dei treni ad alta velocità. La compagnia di trasporto passeggeri del gruppo Fs ha affidato la costruzione di 14 nuovi Frecciarossa 1000 a Hitachi Rail Italy (Pistoia) e Bombardier Transportation Italy (Vado Ligure), per un valore di 575 milioni di euro — a pag. 13

LEGA ALL'ATTACCO

Immigrati, il governo valuta anche una regolarizzazione

La regolarizzazione dei migranti irregolari entra nell'agenda di governo. «Siamo nella fase della valutazione» ha detto il ministro dell'Interno Lamorgese. È un capitolo nuovo: finora l'esecutivo Conte ha parlato solo di revisione dei decreti sicurezza. La Lega va subito all'attacco: «Si tratta di una sanatoria! Sbarchi, permessi, business dell'accoglienza: il governo vuole riportarci al caos». — a pagina 23

Messaggio pubblicitario

8,7 milioni
di pasti offerti
per le persone in difficoltà

group.intesasanpaolo.com

INTESA SANPAOLO

Cuneo fiscale, per 11,7 milioni il bonus Renzi sale a 100 euro

RIFORMA ALLO STUDIO

Da Iva e sconti fiscali le risorse necessarie per riscrivere l'Irpef

Il taglio al cuneo fiscale cui lavora il governo individua tre fasce. Il gruppo più grande, 11,7 milioni di contribuenti, riceverà il bonus Renzi rafforzato (100 euro al mese). La cifra da 80 euro riguarderà un secondo gruppo (2,4 milioni) che oggi non ne ha diritto. Beneficio decrescente per la terza fascia con redditi più alti. — Servizi a pagina 4

16 gennaio

Per l'esenzione Imu è necessario accatastare la pertinenza con il fabbricato entro la metà del mese. A gennaio il termine ultimo è il giorno 16.

Casa & fisco

Aree edificabili pertinenziali senza Imu se accatastate con l'immobile

Luigi Lovecchio — a pag. 23

STOP ALLA TRUFFA SUI FONDI EUROPEI

Sicilia, blitz contro la mafia dei pascoli

Nino Amadore e Giuseppe Chiellino — a pagina 9

nòva.tech
IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

Mobilità urbana, l'auto oltre l'auto: adesso rivoluziona l'assetto delle città

Mario Cianflone — a pag. 27

ILSOLE24ORE.COM

24+ ONLINE
Fatti, notizie, approfondimenti, gallery e video: l'informazione diventa Premium

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Giovedì 16 gennaio 2020
Anno LXXVI - Numero 15 - € 1,20
San Marcello I Papa

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366,tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - *Abbinamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 – a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail:direzione@iltempo.it

VACANZE INTELLIGENCE

Agenzia viaggi Antimafia

Il tour in Usa della Commissione che ha bloccato il voto su Salvini? Una gita di lusso in piena regola

Una manciata di turbo-incontri con procuratori e magistrati e visite guidate a Onu e Quantico

Per il resto è una vera pacchia: cene e pranzi di rappresentanza e tempo libero a volontà

Bechis a pagina 3

Il Tempo di Oshø

Renzi tradisce il Pd: sulla giustizia vota con Forza Italia

Zappitelli a pagina 4

Ecco il pagellone della crisi di corte

Bocciatura senza appello per la Regina Elisabetta e il principe William, Carlo che liscia di un soffio la sufficienza e la coppia ribelle Harry-Meghan che va meglio di quanto si penserebbe: ecco il pagellone ai protagonisti della crisi familiare nella Corona inglese.

Masotti a pagina 29

«I cinema muoiono» Però le sale sono piene

Con buona pace dei reiterati allarmi circa la sua imminente dipartita causa streaming, telefoni e tecnologia varia, i cinema italiani godono di ottima salute: nel 2019 spettatori e incassi nelle sale del nostro Paese sono infatti cresciuti quasi del 15%.

Bianconi a pagina 31

CONTINI
GALLERIA D'ARTE
VENEZIA - CORTINA

saremo presenti ad
ARTE FIERA BOLOGNA
24 - 26 gennaio
Padiglione 18 - Stand A33

www.continiarte.com

Manolo Valdés, Donna a Cavallo, 2008, olio su tela di juta, cm 228,5x188

Il diario

di Maurizio Costanzo

Ci sono popolazioni più fortunate e altre meno. Penso ogni tanto alle Filippine, dove sono consueti i monsoni, dove ogni tanto può capitare uno tsunami e dove, proprio in queste ore, si teme un vulcano, che si chiama Taal e potrebbe essere prossimo a un'eruzione. Pensate che già 450 mila abitanti sono stati fatti evacuare. Ecco, vorrei che nelle Filippine si avesse meno a che fare con le turbolenze della natura. Certo, dobbiamo pensare a tutti e ai tanti terremoti nel mondo. Per carità, noi ci ricordiamo ancora del Vesuvio e visitiamo Ercolano e Pompei. Ma, nelle Filippine, mi sembra che la natura esageri un po'.

Misura inutile

Blocco diesel, smog alle stelle

Nonostante lo stop i valori di polveri sottili restano fuori norma

Novelli a pagina 15

Castel romano

Discarica illegale brucia per 20 ore

Vicino al campo rom tonnellate di rifiuti a fuoco tutta la notte

Gobbi a pagina 21

Nomentana

Cadono a pezzi anche i filobus

Vettura in movimento si «spezza» a metà Paura ma niente feriti

Magliaro a pagina 17

Gemelli

Favori e affari Medico nei guai

Cardiologo in arresto Accusa di estorsione e abuso d'ufficio

Sereni a pagina 19

La ricerca

Imprese straniere Boom Capitale

Nel commercio le aziene non italiane sono il 15% del totale

Verucci a pagina 20

Giovedì 16 Gennaio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 12 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* A Salerno e provincia, in abbinamento esclusivo con La Città di Salerno a € 1,30

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

GBSOFTWARE
SOFTWARE CONTABILI E FISCALI
NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE
RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI
www.gbsoftware.it
06-97626328

Guzzetta: se la Corte Costituzionale approvasse oggi il referendum, il sistema elettorale sarebbe più chiaro

Alessandra Ricciardi a pag. 5

www.italiaoggi.it

ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

INTEGRATO GB
GESTIONALE PER LO STUDIO
TUTTO INCLUSO da 96 €/mese
www.softwareintegrato.it
06-97626328
è un prodotto GBSOFTWARE

DECRETO IN GAZZETTA

Rimborsi fiscali tracciabili. I titoli postali diventano residuali

Bongi a pag. 29

Fisco digitale, ma con la carta

Introdotto l'obbligo di versamenti tracciabili per non perdere il diritto alle detrazioni, ma poi bisogna anche conservare la ricevuta cartacea del Pos

COMUNI

Variati (Interno): per i segretari concorsi più veloci

Cerisano a pag. 33

Detrazioni digitali solo con ricevuta cartacea. Le nuove regole prevedono la possibilità dello sconto fiscale del 19% solo con pagamenti tracciati aumentando il carico documentale dei contribuenti. Se si dovesse pagare la prestazione medica privata, ad esempio con il bancomat, non basterà pinzare alla fattura lo scontrino fiscale rilasciato, ma anche la copia del pagamento Pos, perché il Fisco ha bisogno di una prova dello strumento tracciato utilizzato.

Bartelli a pag. 31

FERROVIE

L'alta velocità italiana batte quella tedesca

Giardina a pag. 14

Trump ha difeso i lavoratori americani firmando questo accordo con la Cina

di PIERLUIGI MAGNASCHI

Dopo il clamoroso accordo commerciale fra gli Usa e la Cina, spiace infierire sulla stragrande maggioranza degli specialisti occidentali di relazioni internazionali e di politica economica che, esprimendosi, aussiegosi, con la bocca a culo di gallina, si stracciavano le vesti davanti a un parvenu come l'attuale presidente degli Stati Uniti, **Donald Trump**, da loro inflessibilmente definito come un grossolano sensale di appartamenti che non sapeva districarsi fra le complessità del mondo moderno. Complessità che invece loro, in collegamento con sterminati

continua a pag. 9

ANCHE CALCIO E F1

L'Arabia Saudita investe sullo sport con grandi impianti

Soarane a pag. 12

ASCOLTI TV A DICEMBRE

Vola Mediaset, Rai Uno vince nelle 24ore e nel prime time

Piazzotta a pag. 19

RETE LAVORO DI QUALITÀ

La Gdo chiede ai fornitori agricoli regolarità fiscale e contributiva

Chiarello a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Fisco - Il dm sui rimborsi d'imposta tracciabili

Costi di transazione - La norma di comportamento Aidc

Agroalimentare - I bandi dell'Ue

Revisione - Laguida Cndcec sulle nanoimprese

FORUM DEI COMMERCIALISTI/I proprietari della società potranno invocare il diritto alla privacy

Titolari effettivi, registro riservato

Il titolare effettivo della società o del trust potrà opporsi alla pubblicazione dei suoi dati. Lo prevede il Mef nella bozza del decreto che istituisce il registro dei titolari effettivi. Se ne è parlato ieri al forum nazionale dei commercialisti. Attraverso tale norma il Mef sembra voler contemperare quindi l'esigenza di conoscere l'identità del titolare effettivo per finalità di contrasto del riciclaggio e del finanziamento del terrorismo.

Fedana a pag. 27

PRIVATE LABEL

I retailer stranieri puntano sui prodotti alimentari made in Italy

Capisani a pag. 16

DIRITTO & ROVESCIO

***Serena Dandini**, dopo qualche anno di assenza dagli schermi della Rai Tv è ritornata per fare una sua trasmissione: Stati generali. Il contratto non le era stato rinnovato anni fa dopo una sua lunghissima permanenza nella tv di Stato, per colpa, dice lei, di **Silvio Berlusconi**. «Col senno di poi», dice adesso la Dandini, «questo episodio mi ha dato forza: il successo ti fa sedere, invece le contrarietà di stimolano, ti arricchiscono». E poi conclude, con una delle pirotte che le sono consuete: «D'altronde in questa Italietta, il vizio dei politici che decidono cosa deve o non deve in onda continua tuttora». Ben detto, ma non concluso. Concludiamo noi: politici a lei avversi la schiodarono dalla Rai. Politici a lei favorevoli ora ce l'hanno rimessa. Per riscuotere questo mercimonio a spese degli italiani basterebbe una sola cosa: privatizzare la Rai, liberandoci così dai politici affamati di potere e anche dal canone obbligatorio. Ma alla Dandini, suppongo, questa soluzione non piacerebbe.*

IN CASSA CI SONO SOLTANTO 7,5 MILIARDI

Bruxelles non ha i mille mld promessi per l'ecologia

Ursula von der Leyen

Sui mille miliardi di euro in dieci anni per l'economia verde, promessi martedì da Ursula von der Leyen, presidente della Commissione Ue, davanti al Parlamento di Strasburgo, si sta passando rapidamente dall'euforia allo scetticismo. Questi miliardi, per ammissione unanime, nel bilancio dell'Unione europea non ci sono. Per questo la Von der Leyen ha auspicato la mobilitazione di fondi sia pubblici che privati. Ma poiché gli unici soldi disponibili sarebbero appena 7,5 miliardi sui 100 annui teorici del Fondo Ue di transizione, non pochi eurodeputati hanno cominciato a sollevare dubbi.

Oldani a pag. 4

VICENZA ORO

I consumatori vogliono i gioielli ma di marca

Sottilaro a pag. 15

RITORNANO I FASTI

Boom del cinema nel 2019: incassi in crescita del 14,3%

Secchi a pag. 18

STRISCIA PRESERALE

Gad Lerner pronto a tornare in pista su Rai3

Antonellis a pag. 18

INTEGRATO GB

SOFTWARE PER COMMERCIALISTI

Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...

Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.

è un prodotto GBSOFTWARE

SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328

1.994.000 Lettori (Audipress 2019/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 162 - Numero 15

QN Anno 21 - Numero 15

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 16 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

MD

La tragedia di Firenze riapre scenari d'emergenza

Buche e rattoppi, una trappola Così in piazza è morto Niccolò

Baldi e **Ciardi** e commento di **Pini** alle pagine **2** e **3**

MD

I pensionati pilastro delle famiglie

Dossier Istat: più di uno su tre ha un assegno sotto i mille euro mensili, ma sostiene 7,4 milioni di nuclei

Marin e **Turani** a pagina **21**

L'emozione cinema

Una lettera d'amore alla sala buia

Leo Turrini

Non è detto sia semplice nostalgia di un passato che comunque non tornerà. Eppure, le statistiche raccontano che nel 2019 gli italiani hanno ritrovato la voglia di andare al cinema (e i dati di inizio gennaio 2020, Zalone docet, sono addirittura migliori). Senza volerla buttare in caciara pseudo sociologica, forse l'inversione di tendenza ha un valore simbolico.

Viviamo un presente in cui la tecnologia spaccia per modernità una nemmeno troppo vaga spinta all'isolamento. Ci avete fatto caso? Ascoltiamo musica con le cuffiette. Siamo soli in contemplazione di fronte al display di un telefonino.

Continua a pagina **4**

BOOM AL BOTTEGHINO NEL 2019: PIÙ 14% DI INCASSI E PRESENZE. E QUEST'ANNO ANDRÀ ANCHE MEGLIO

Una scena del film 'Nuovo cinema paradiso' (1988) Lo scorso luglio i biglietti venduti sono raddoppiati

(RI)ANDIAMO AL CINEMA

Bogani e **Cumani** alle pagine **4** e **5**

DALLE CITTA'

Fiorentina

Viola ai quarti di coppa Italia Cutrone e Lirola, l'Atalanta è fuori

Servizi nel **QS**

Firenze

Inchiesta parcheggi Gli arrestati davanti al giudice

Spano in cronaca

Firenze

Protesta vigili: quattro giorni di sciopero

Pieraccini in cronaca

Marketing selvaggio: registro degli scocciatori

Alt ai piazzisti telefonici Uno scudo per i cellulari

Perego e **Buticchi** alle pagine **6** e **7**

Presentazione choc di un istituto romano

Lotta di classe a scuola «Qui i ricchi, lì i poveri»

Prosperetti a pagina **17**

Messaggio pubblicitario
per le persone
in difficoltà
per la cultura
per i giovani
per l'economia
circolare
per l'innovazione
per le famiglie
INTESA SANPAOLO

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Scienze

Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°13 Giovedì 16 gennaio 2020 All'interno del giornale In Italia € 1,50

Messaggio pubblicitario
Intesa Sanpaolo.
La Banca
per lo sviluppo
sostenibile
e inclusivo.
INTESA SANPAOLO

INCONTRO CON IL PAPA

Francesco: io, Ratzinger e la Terra da salvare

Preti sposati, dopo la solidarietà ricevuta da Benedetto il Pontefice ha archiviato la polemica
"La Chiesa obbligata a diventare più moderna: stare con i poveri e i deboli, non con i ricchi e i forti"

"Il pianeta è minacciato, il clima deve essere la nostra prima emergenza"

di **Eugenio Scalfari**

Alcuni giorni fa ho parlato al telefono con il nostro papa Francesco per stabilire un incontro del quale poi avrei riferito ai lettori il contenuto. I nostri lettori sanno da tempo che io ho un rapporto molto intenso con Sua Santità, che è in grado di avere ampia conoscenza dell'attuale fase, non soltanto in Italia e neppure soltanto in Europa ma nel mondo intero. C'è un Dio unico, questo è il parere di Sua Santità. E papa Francesco ritiene di avere il compito di affratellare tutti, non solo i cattolici e i protestanti ma tutte le religioni che coltivano il loro Dio sottoponendosi alle sue regole: ci sono nel mondo altre religioni monoteiste e ce ne sono di politeiste così come accadeva un tempo. Gli dèi di queste religioni spesso si ignoravano tra loro oppure combattevano l'un l'altro fino all'estremo. Questo era il mondo d'un tempo: oggi non si arriva a questi estremi ma talvolta addirittura si ignora l'esistenza di altre religioni.

continua alle pagine 2 e 3

Il Papa Francesco in piazza San Pietro durante un'udienza FRANCO ORIGLIA/GETTY IMAGES

Trump parla di accordo storico, ma è solo una tregua elettorale

Usa-Cina, la pace fragile sui dazi

di **Federico Rampini, Filippo Santelli** e **Arturo Zampaglione** alle pagine 6 e 7

Attacco a Repubblica

Eppure Salvini sa leggere

di **Carlo Verdelli**

Matteo Salvini sa leggere. Ieri ha letto *Repubblica* e ha capito benissimo il senso del titolo di prima pagina. D'altronde, non era difficile. Sotto un occhiello arancione bello grosso, "Immigrazione", la scritta "Cancellare Salvini" era la sintesi di un'intervista al capogruppo Pd alla Camera Graziano Delrio sul tema delle politiche migratorie, a partire dai decreti sicurezza pretesi proprio dalla Lega. Delrio sosteneva che tutto l'impianto che ha trasformato l'Italia in una terra di respingimenti andava cambiato, e al più presto. Da qui la sintesi: eliminare tutta la scia di disumanità lasciata in eredità da Salvini, cancellare la spirale di paure contro lo straniero da lui fomentata con brutale insistenza. Questo e non altro era il senso, e Salvini l'aveva capito benissimo. Ma in campagna elettorale vale tutto, per Salvini almeno, e così, da un palco di Casalecchio di Reno, ha trasformato l'attacco di un esponente della maggioranza di governo alla sua linea sovranista, nazionalista e anche razzista, in una minaccia alla sua persona, in una «istigazione alla violenza senza precedenti», agitando la prima pagina di *Repubblica* come fosse un manifesto di caccia all'uomo. Non era, con tutta evidenza, un *wanted* in stile Western. Ma a lui serviva farlo credere. E per tutto il giorno, fino a notte, e probabilmente ancora oggi e domani, è questo giornale che è diventato il mostro da cacciare. Buona continuazione, senatore. Nella speranza che vengano tempi più seri. Con la certezza che *Repubblica*, come ama ripetere lei nelle sue citazioni nostalgiche, non arretrerà di un millimetro.

Messaggio pubblicitario
8,7 milioni
di pasti offerti
per le persone in difficoltà
group.intesasanpaolo.com INTESA SANPAOLO

Boom di chiusure

Così la libreria diventa specie in estinzione

di **Sergio Rizzo**

La mazzata più pesante, a Torino. Dove la libreria Paravia, la seconda più antica d'Italia, ha chiuso il 28 dicembre 2019 per le ferie. Ma poi non ha più riaperto. Dopo quasi 198 anni. A Quartu Sant'Elena, alle porte di Cagliari, ha chiuso Car.li.

alle pagine 30 e 31

Domani il Venerdì

Mastandrea e i figli d'Italia

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicitaamanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KN 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con DVD Fellini € 11,40

N2

Craxi Negli errori che commise la genesi dell'odierna anti-politica
FELTRI, MAGRI, SANGUINI – PP. 22-23 COMMENTO DI PANARARI – P. 21

Predappio Stop museo del fascismo Sarà un centro studi di storia locale
FRANCO GIUBILEI – P. 13

Dagli Egizi agli emoji A confronto i linguaggi che vivono di immagini
FABIANA MAGRÌ – P. 24

Messaggio pubblicitario
per le persone
in difficoltà
per la cultura
per i giovani
per l'economia
circolare
per l'innovazione
per le famiglie
INTESA SANPAOLO

LA STAMPA

GIOVEDÌ 16 GENNAIO 2020

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.15 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

Messaggio pubblicitario
Intesa Sanpaolo.
La Banca
per lo sviluppo
sostenibile
e inclusivo.
INTESA SANPAOLO

INTESA ALLA CASA BIANCA DOPO DUE ANNI DI CONFLITTI, PRESTO UN SUMMIT A PECHINO

Trump strappa alla Cina la prima tregua sui dazi

Russia, Medvedev si dimette: ora la riforma che darà pieni poteri a Putin

LA STRATEGIA DEL CREMLINO

LO ZAR VUOLE GOVERNARE PER SEMPRE

GIANNI RIOTTA – P. 21

Prima tregua sui dazi fra Usa e Cina. Il presidente Trump congela l'aumento delle tariffe in cambio di importanti concessioni di Xi sul commercio. A Mosca Medvedev si dimette per favorire la nuova Costituzione: darà pieni poteri al leader.
AGLIASTRO, GRASSIA, MASTROLILLI, SEMPRINI E ZAFESOVA – PP. 2-3 E 8-9

RETROSCENA

Stati indebitati, lobby Così Xi Jinping crea la rete degli alleati

FRANCESCO RADICIONI – P. 3

Padre Georg, "terzo Papa" nel pasticcio sul celibato dei preti

MAX ROSSI/REUTERS

Il Papa emerito Benedetto XVI con padre Georg Gaenswein, suo segretario GIACOMO GALEAZZI – PP. 10-11

Svolta Bergoglio: una donna sottosegretario in Vaticano

DOMENICO AGASSO JR – P. 10

STAMPA PLUS ST+

IL CASO

AMABILE E PERINA

Roma, in una scuola le sezioni per ricchi e poveri
PP. 15-21

COPPA ITALIA

GIANLUCA ODDENINO

Juve avanti a valanga contro l'Udinese
P. 34

LE STORIE

CLAUDIO BRESSANI

Da Ivrea a Novara: via al cammino di San Gaudenzio
P. 32

ALESSANDRO MONDO

Torino, dallo spazio la tecnologia che monitora l'acqua
P. 32

INTERVISTA AL MINISTRO

Provenzano: "Nuovo statuto dei lavoratori"

FRANCESCA SCHIANCHI
ROMA

«Dalla riunione del Partito democratico dei giorni scorsi è uscita un'idea nuova di Paese: un'Italia verde, più coesa e competitiva». Nel grande ufficio affacciato su Palazzo Chigi, davanti al tavolo ingombro di libri, il ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, traccia un bilancio della discussione nel suo partito e prova a guardare avanti. «Dobbiamo rappresentare una vera discontinuità non solo rispetto al governo gialloverde, ma anche rispetto agli ultimi vent'anni, che hanno reso il nostro Paese il più diseguale d'Europa».
– P. 7

AUTOSTRADE, LA REVOCA

Sconti e lavori: così Atlantia cerca di salvare la concessione

I vertici di Atlantia stanno cercando di salvare la concessione di Autostrade mettendo sul tavolo investimenti, controlli e tariffe più basse. L'amministratore delegato, Paolo Tomasi, riunisce oggi il cda per trovare una via d'uscita. Sul fronte politico, il Partito democratico chiede più tempo e il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, rinvia la revoca. Matteo Renzi è fermamente contrario e Nicola Zingaretti non vuole grane in vista del voto del 26 gennaio in Emilia-Romagna. In sintonia con l'ex premier, il vicecapogruppo di Italia viva alla Camera, Luigi Marattin, afferma che «non ha senso uno strappo adesso, solo alla fine del processo sarà possibile decidere».
BARBERA, BERTINI E LOMBARDO
– PP. 4-5

BUONGIORNO

#metoo

MATTIA FELTRI

All'alba degli anni Venti una donna iraniana si ribella e urla la sua libertà, e si strappa il velo davanti a un mullah che la stava rabbiosamente invitando a sistemarselo meglio. Ora questa donna è molto meno sicura e solo un po' più libera, ma lasciamo perdere cose più grandi di noi. Bisognerebbe ricordare le donne iraniane degli anni Venti, ma del secolo scorso, del Novecento, quelle dell'Association of patriotic women che si strappavano il velo in piazza per urlare la loro, di libertà, e a metà degli anni Trenta ottennero dallo scià il diritto al capo scoperto. Cent'anni dopo siamo ancora lì. Ogni tanto bisognerebbe andare su Internet a guardare le foto delle donne iraniane prima della rivoluzione teocratica del '79, con le loro minigonne, i loro bikini, i sandali, gli shorts, le acconciature accattivanti, verrebbe da dire l'intero armamentario occidentale, se non fosse che l'Iran ebbe il suo primo ministro donna nel '68, otto anni prima dell'Italia, che dunque a un certo punto progredì e diventò un po' iraniana. Il Guardian ha dato notizia delle dimissioni di tre giornaliste della tv di Stato, stanche di raccontare menzogne di regime. Un pensiero va sempre a Marjane Satrapi, finita in carcere per una vignetta, o a Nasrin Sotoudeh, avvocatessa dei diritti umani e perciò condannata a trentatré anni di reclusione e a tante altre che, sempre di più e sempre più spesso, salgono alla prima fila della protesta perché, nell'oscena dittatura maschilista della sharia, le grandi vittime sono loro. Non servirà a nulla, ma per una volta dico #metoo. —

Messaggio pubblicitario

per le persone
in difficoltà
per la cultura
per i giovani
per l'economia
circolare
per l'innovazione
per le famiglie

INTESA SANPAOLO

Valentino accende le sfilate di Parigi

Il brand di Mayhoola propone un mix di sport e sartoriale per l'uomo **Roncato** in *MF Fashion*

Un look Valentino

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Anno XXXIII n. 011
Giovedì 16 Gennaio 2020
€2,00 Class editori

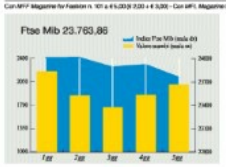
Putin silura Medvedev, il premier ora è Mishustin

In Russia sale al vertice l'uomo che era a capo dell'Agenzia delle Entrate **Bussi** **a pagina 3**

Messaggio pubblicitario

Intesa Sanpaolo.
La Banca
per lo sviluppo
sostenibile
e inclusivo.

INTESA SANPAOLO



BORSA **-0,69%** 1€ = $1,1142

BORSE ESTERE			
Dow Jones	29.094	Euro-Yen	122,43
Nasdaq	9.251	Euro-Fr.Sv.	1,0751
Tokyo	23.917	Btp 10 Y	1,0573
Francoforte	13.433	Bund 10 Y	-0,3430
Zurigo	10.671	FUTURE	
Londra	7.643	Euro-Btp	142,78
Parigi	6.033	Euro-Bund	166,76
VALUTE-RENDIMENTI		US T-Bond	156,03
Euro-Dollaro	1,1142	Ftse Mib	23.550
Euro-Sterlina	0,8668	S&P500 Cme	3.231,1
		Nasdaq100 Mini	8.744

FOCUS OGGI

Intercos accelera sul progetto quotazione

Dal gruppo di cosmetica prospetto alla Consob in febbraio, debutto in aprile. Nuove linee di finanziamento per 350 milioni *Montanari a pagina 15*

IL ROMPISPREAD

Dopo «Hammamet», il film su Craxi ai margini della politica, aspettiamoci «A mammè» su Di Maio che risponde a chi gli augura la stessa fine

TREGUA NEL GIORNO DEL VOTO SULL'IMPEACHMENT SIGLATA LA FASE UNO PER IL DISGELO SUL COMMERCIO

Usa-Cina, dazi meno amari

Trump: passo importante verso scambi più equi. Per il vice Pence progressi nella proprietà intellettuale sul trasferimento tecnologico e sulla manipolazione valutaria. E Pechino apre la borsa dell'import

(Zangrandi a pagina 2)

ALLA CAMERA SBARCA LA SCALATA A MEDIOBANCA-GENERALI. L'ESECUTIVO RISPONDE MA I DUBBI RESTANO

Il governo sicuro, il Leone per ora resta italiano

Parla il ministro D'Incà: Del Vecchio non ha chiesto alla Bce di superare la soglia del 10%

(Pira a pagina 8)

EDITORIA

Espresso e Rcs all'attacco di Telegram per i diritti violati

(Montanari a pagina 13)

IMMOBILI

Le sedi Ubi nel mirino di Blackstone&C per 300 milioni

(Gualtieri a pagina 9)

SOLVENCY II

Ania chiede un correttivo al volatility adjustment

(Messia a pagina 11)

AUTOSTRADE

Il premier Conte vuole Benetton fuori da Aspi

(Leone a pagina 7)

Messaggio pubblicitario

Intesa Sanpaolo. La Banca per lo sviluppo sostenibile e inclusivo.

Crediamo che nostro compito sia contribuire alla creazione di un sistema economico in cui ognuno possa esprimere il proprio potenziale.
Questo non è solo un ideale ma il lavoro che facciamo ogni giorno.

group.intesasanpaolo.com

INTESA SANPAOLO

QUESTA SERA, IL RACCONTO NEL VIDEO IN ONDA PRIMA E DOPO I PRINCIPALI TG.

Il Piccolo

Trieste

lavoro

Mancati avviamenti, tavoli separati in porto

TRIESTE CRONACA

Opere pubbliche

Nuovo intoppo per l'Urban center: tutte le 33 finestre vanno sostituite

Mancati avviamenti, tavoli separati in porto

Il niet romano a Palazzo F si riaccende lo scontro sul caso della Tripcovich

Niente tavolo unico con le aziende, avanti con momenti di confronto diversificati: avrebbe dovuto tenersi ieri l' incontro portuali/imprese/Autorità in materia di disciplina del lavoro dopo le proteste di inizio d' anno, invece si è preferito procedere lungo un' altra direttrice. Lo annuncia un comunicato del Coordinamento lavoratori portuali (ClpT) riovolto a tutti gli addetti dell' Agenzia (quasi 200 persone). Il punto centrale (e dolente) riguarda il calo degli avviamenti, motivato dal forte ricorso agli straordinari da parte delle imprese private. Esistono - secondo la nota di ClpT - due tipologie di irregolarità, che presuppongono due tipi di discussione: uno riguarderà TmT (Maneschi e Aponte, Molo VII) e Seaway (Samer, Riva Traiana), l' altro riguarderà i terminalisti che fanno capo all' articolo 16 della legge 84/1994. Per quanto riguarda la direzione operativa dell' Agenzia lavoro portuale (AlpT), il comunicato sottolinea che saranno coinvolti Dean Novel e Roberto Maicen, come da richiesta del Coordinamento. Nel corso di una recente riunione, l' Agenzia, presieduta dal segretario dell' Autorità Mario Sommariva, ha preso atto di alcune anomalie nel sistema delle chiamate, riconoscendo che i terminalisti non possono scendere sotto i venti avviamenti mensili. --Magr© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

di fronte al blocco delle opere

Il sindaco dà l' aut aut su escavo e dragaggi

Cisint convoca i parlamentari regionali e gli operatori «Tocca al ministero sbloccare l' iter burocratico»

MONFALCONE CRONACA

Licenziati ma risarciti i 4 operai che dormivano durante il turno di lavoro

Il sindaco dà l'aut aut su escavo e dragaggi

Donato alle scuole materiale acquistato da Ettore e Mariella

Giulio Garau«La partita dell' escavo del porto e dei dragaggi del Canale est-ovest è essenziale per l' economia di Monfalcone e, quindi, l' autorità politica competente a sbloccarne l' iter, cioè il ministero delle infrastrutture e il governo, non possono ritardare ulteriormente le proprie decisioni». Lo aveva ribadito più volte il sindaco di Monfalcone, Anna Cisint in questi mesi, sia durante il percorso del passaggio di Portorosega all' Autorità si sistema del mare Adriatico Orientale per quanto riguarda l' escavo del canale di accesso al porto. Ma aveva ribadito anche assieme agli operatori del polo nautico la necessità di fare una manutenzione continua del Canale forte della delega operativa della Regione al Consorzio per lo sviluppo economico pronto a dragare. Ora di fronte al silenzio, soprattutto da Roma che dovrebbe dipanare il corto circuito tra enti su questa materia ambientale e visto che il chiarimento richiesto da mesi tarda ad arrivare, il sindaco fa sapere che è stato superato il limite. E chi non si muove si prende la responsabilità del blocco dello sviluppo del Porto e del Polo Nautico dove è appena sbarcata in grande stile Beneteau. Per questo ha convocato per la prossima settimana tutti i parlamentari regionali. Questo per concertare un' azione che consenta di chiarire in modo definitivo e positivo l' iter di avvio degli interventi. E allo stesso incontro il sindaco chiamerà anche gli operatori commerciali e i tecnici regionali per dare concretezza alla riunione. «Abbiamo alle spalle mesi di lavoro a livello politico-istituzionale e sotto il profilo tecnico - sottolinea Cisint - per dare finalmente soluzione a due questioni che scontano ritardi di decenni che non possono ora impantanarsi su altre verifiche e interpretazioni. Anche per le questioni più complesse arriva il tempo delle decisioni e questo momento è scaduto. Se si deve intervenire normativamente si proceda, mentre se si tratta di perfezionare qualche aspetto operativa lo si faccia: ciò che non è accettabile è l' immobilismo nelle scelte che rende incerto nel nostro Paese ogni termine di esecuzione di opere fondamentali nell' interlocuzione infinita di documenti e contro documenti». «Il Comune sta facendo la propria parte - conclude - interpretando le istanze degli operatori e le esigenze di sviluppo del territorio. Sul canale est-ovest gravita il distretto della nautica che, assieme al Consorzio per lo sviluppo economico stiamo valorizzando nella dimensione di una diversificazione produttiva qualificata. Vi operano direttamente e indirettamente oltre 800 addetti. Sul fronte della portualità, il nuovo piano regolatore e la partecipazione attiva nell' autorità di sistema, ci predispongono a una crescita significativa dei traffici e quindi dell' occupazione». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

liberoQuotidiano.it

Trieste

Ferriera Servola: Cgil, 'è prevalsa logica ricatto, ragionare in logica 'Sistema Trieste''

Libero Quotidiano.it

ECONOMIA

Ferriera Servola: Cgil, 'è prevalsa logica ricatto, ragionare in logica 'Sistema Trieste''

Libero | I VIDEO

I PIÙ LETTI

"Chiaramente è prevalsa la logica del ricatto e nessuno ha protetto i lavoratori. Ora alla politica chiediamo un impegno per rilanciare l' industria e ragionare sul sistema Trieste. Ma rispetteremo, come sempre, la volontà della maggioranza. Non cambiamo comunque il giudizio sull' accordo, che consideriamo pessimo nel metodo e nel merito, soprattutto perché i lavoratori hanno scelto in un contesto non protetto". Ad affermarlo è il segretario provinciale della Cgil, Michele Piga, contrario all' intesa con Arvedi, dopo il sì all' accordo sulla Ferriera di Servola, con il 59% dei lavoratori che si sono espressi a favore nel referendum.Nella conferenza stampa tenuta ieri assieme al segretario della Fiom, Marco Relli, Piga ha denunciato anche l' esclusione degli interinali dal voto, che, in conseguenza dell' accordo, perderanno da subito il posto di lavoro. Il segretario ha poi illustrato la proposta in sette punti della Cgil. "Chiediamo al Mise, al presidente della Regione Fvg, Massimiliano Fedriga, al sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza e al presidente dell' Autorità portuale, Zeno D' Agostino, di ragionare in una logica di 'Sistema Trieste', per il rilancio di una nuova industria, in grado di assicurare tutti i lavoratori della Ferriera all' interno di un progetto più ampio"."Indiremo un' assemblea con i lavoratori della Ferriera e dell' indotto per discutere del futuro dell' industria locale, partendo dalla richiesta di una soluzione dei problemi del Sito inquinato, per avere la possibilità di nuovi insediamenti e auspicando che la centrale elettrica sia a disposizione di tutta la manifattura e del porto. Serve infine- conclude Piga - l' applicazione del regime di Porto franco internazionale di Trieste anche per quanto riguarda la manifattura".

Corriere del Veneto

Venezia

Il governo: «Mose finito nel 2021 Protocollo fanghi entro gennaio»

Martella: consapevoli delle esigenze del Porto. Legge speciale, tre mesi di audizioni

Alberto Zorzi

Venezia e Mestre

Il governo: «Mose finito nel 2021 Protocollo fanghi entro gennaio»

Martella: consapevoli delle esigenze del Porto. Legge speciale, tre mesi di audizioni

Lavoratori e operatori, sit-in insieme al convegno sullo scalo con il ministro

Il caso Pif: tubazioni scollegate tra loro tratta solo un quinto delle acque reflue

I vertici Sifa alla Camera. Il Provveditorato: tavoli in corso per l'allacci

VENEZIA «Il governo è pienamente consapevole delle esigenze infrastrutturali del Porto di Venezia: siamo in dirittura d' arrivo per l' approvazione del Protocollo fanghi». In mattinata lo dice il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Andrea Martella, nel pomeriggio lo ribadisce in aula il ministro dell' Ambiente Sergio Costa. E' da due anni che i tecnici sono al lavoro per sostituire il testo del 1993, superato da varie normative europee, ma a dare un motivo in più per accelerare è arrivata la notizia che lo scalo lagunare è uscito dai piani per il 2020 della Ocean Alliance, uno dei principali gruppi portacontainer, che ha tolto la linea diretta dalla Cina. E' anche per rispondere alle proteste del presidente dell' Autorità di sistema portuale Pino Musolino, del sindaco Luigi Brugnaro, del presidente di Confindustria Vincenzo Marinese e dei sindacati, che ieri Martella ha voluto lanciare un segnale. «Non stiamo affrontando la questione con superficialità o trascuratezza - ha detto - Il Porto di Venezia è una realtà di primaria importanza». Il nodo principale è proprio quello del Protocollo fanghi, che dovrà cambiare le regole per gli scavi in laguna. Se i cinesi se ne sono andati, pare, è anche perché il Porto non è riuscito a garantire i fondali del canale dei Petroli, che si interra per i crolli di sedimenti dalla cassa di colmata: il progetto di un palancolato, passato in Salvaguardia un anno fa, è però fermo alla Via, mentre gli scavi sono resi difficili dallo stallo del Protocollo e dall' assenza di siti di conferimento disponibili (e infatti un mese fa è stato votato il rialzo dell' isola delle Tresse per ospitare un milione di metri cubi). Ieri Costa ha risposto al question time alla Camera ai deputati di Italia Viva, tra cui la veneziana Sara Moretto, ma analoghe richieste erano arrivate anche dalla deputata leghista Ketty Fogliani e dal senatore del Psi Riccardo Nencini. «Proprio stamattina abbiamo avuto un ulteriore incontro e posso dire che l' esame ambientale è sostanzialmente superato - ha spiegato Costa - Ora manca l' esame ecotossicologico da parte dell' Istituto superiore di sanità, ma per fine gennaio dovremmo esserci». Il testo arriverà poi sul tavolo del ministro dell' Ambiente e della collega delle Infrastrutture Paola De Micheli, per la firma del decreto interministeriale. «A quel punto - ha aggiunto il ministro - potrà partire la definizione anche del Piano morfologico, che è strettamente legato». «Vigileremo sul rispetto dei tempi - ha replicato Moretto - Il Porto non può perdere la propria competitività per cavilli o ritardi burocratici». Il testo del Protocollo, dopo le osservazioni dell' Ispra (Istituto per la protezione ambientale), è stato oggetto di una «full immersion » di due giorni tra lunedì e martedì al Provveditorato, in cui sono state limate le ultime parole. Un incontro definitivo è previsto per domani, poi il testo verrà mandato a Roma per l' ultima analisi dell' Iss, che aveva chiesto più attenzione agli effetti degli scavi sulla catena alimentare, dai pesci ai molluschi. Martella ha voluto anche rassicurare sul futuro del Mose. «Per la fine del 2021 l' opera potrà essere consegnata - afferma il sottosegretario - A giorni verrà poi presentato un cronoprogramma che consentirà entro sei mesi, in situazioni di emergenza, di attivarlo». Il Consorzio - su pressing del nuovo commissario Elisabetta Spitz - ha spiegato che per l' autunno il sistema, seppur non ancora finito, potrà essere usato in casi di acqua alta eccezionale. I sei mesi scadono a giugno-luglio, quando di solito non ci sono acque alte: ma se ce ne fossero, per alzarlo prima, servirebbe l' aiuto dello Stato, tra forze dell' ordine e Protezione civile. Nel frattempo prosegue il percorso della nuova

Legge speciale in Parlamento.

Corriere del Veneto

Venezia

Su richiesta del relatore Nicola Pellicani (Pd), la commissione Ambiente della Camera ha varato un' indagine conoscitiva e in tre mesi svolgerà una serie di audizioni con tutti i soggetti pubblici e privati a vario titolo interessati al «dossier Venezia», oltre a dare al progetto di legge una corsia preferenziale. «Un segnale di grande attenzione per il problemi della città», commenta Pellicani.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Corriere del Veneto

Venezia

Lavoratori e operatori, sit-in insieme al convegno sullo scalo con il ministro

Andrea Rossi Tonon

Venezia e Mestre

Il governo: «Mose finito nel 2021 Protocollo fanghi entro gennaio»

Martella: consapevoli delle esigenze del Porto. Legge speciale, tre mesi di audizioni

La manifestazione di protesta

Lavoratori e operatori, sit-in insieme al convegno sullo scalo con il ministro

La diga rotta a Fusina

Il caso Pif: tubazioni scollegate tra loro tratta solo un quinto delle acque reflue

I vertici Sifa alla Camera. Il Provveditorato: lavori in corso per l'allaccio

Monta la rabbia tra i lavoratori del porto. Ma questa volta al loro fianco ci sono anche gli imprenditori del settore. Dopo la notizia che la Ocean Alliance (l' alleanza tra alcune delle principali compagnie portacontainer del mondo) ha deciso di tagliare a partire da aprile lo scalo a Venezia della propria linea diretta dalla Cina, sindacati e aziende sono sempre più uniti nella protesta. Al punto che tra qualche giorno potrebbero scendere in piazza insieme. L' occasione si potrebbe presentare già il prossimo 23 gennaio, quando nella Venezia Heritage Tower di Marghera verrà presentato lo studio «L' impatto economico e sociale del sistema portuale del Veneto», frutto della collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Camera di Commercio Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere Veneto e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un momento che pare essere perfetto per far sentire la propria voce, sia perché la ricerca mette in luce i vantaggi economico-sociali derivanti dalle sinergie tra sistema portuale e territorio, sia per il parterre di ospiti. Oltre al presidente della Camera di Commercio di Venezia Rovigo Giuseppe Fedalto, al presidente di Unioncamere del Veneto Mario Pozza, all' assessore regionale ai trasporti Elisa De Berti e al presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino, all' evento dovrebbe partecipare infatti anche il ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Paola De Micheli. In ballo però ci sono anche le 72 ore di sciopero che Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti avevano annunciato un mese fa ma che poi erano state congelate quando la commissione di Salvaguardia aveva accolto la richiesta di ampliamento dell' isola delle Tresse per i fanghi raccolti dei dragaggi.

Il Gazzettino

Venezia

Mose, l' incognita tempi: «Il 2021? Dimezzando le prove, è possibile»

Il provveditore: «Ma bisogna ridurre il periodo di avviamento»

Non arretra nè smentisce la sua dichiarazione che, completare il Mose, rispettando la data del 2021 «è una forzatura». Ma Cinzia Zincone, provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, chiarisce meglio il suo punto di vista: «La realtà è che alcune scadenze intermedie, rispetto al cronoprogramma che si chiude a fine 2021, non sono state rispettate. In compenso alcune attività proprie dell' avviamento sono state anticipate. Ora se riusciremo a comprimere i tempi dell' avviamento, ce la possiamo ancora fare». In sostanza, per rispettare la data del 2021, si deve ridurre l' avviamento dimezzando le prove per il Mose. Brunetti a pagina 9.

IL GAZZETTINO

VENEZIA MESTRE

Via ai controlli sui conti bancari

Mose, l'incognita tempi: «Il 2021? Dimezzando le prove, è possibile»

Autostrade, il governo pensa a una revoca solo "parziale"

Il vescovo sfida don Marino: «Preti pedofili? Dica i nomi»

Olimpiadi, nasce la Spa: fondi dal governo

Il rinoceronte bianco "creato" in provetta

Il Gazzettino

Venezia

Mose, l' incognita tempi «2021? La possibilità c' è»

Il provveditore: «Se riduciamo il periodo di avviamento ce la possiamo ancora fare» Ma non smentisce la dichiarazione che rispettare la data fissata è «una forzatura»

ROBERTA BRUNETTI

Attualità

L'intervista Cinzia Zincone

31

30.000

6

Mose, l'incognita tempi «2021? La possibilità c'è»

Paratoie per le emergenze entro 6 mesi: piano del Cvn

Basilica di San Marco, pavimentazione da rifare

Quanto hanno letto il Gazzettino, ieri mattina, alcuni esponenti del governo nazionale hanno fatto un salto sulla sedia. La dichiarazione del provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Cinzia Zincone, secondo cui la data del 31 dicembre 2021 come fine dei lavori del Mose è una «forzatura», ha suscitato molti interrogativi e perplessità. Su quella data si è giocato il premier Conte in persona, con tutto il Governo, davanti a una Venezia in ginocchio per l' aqua granda del 12 novembre. Per questo da Roma sono partite subito alcune telefonate al provveditore a Venezia. Inizialmente le è stata chiesta una smentita, ma il provveditore ha confermato le sue dichiarazioni, sottolineando quella in cui si dice fiduciosa su quanto potrà fare il commissario Spitz per accelerare i tempi, ribadendo tutto il suo impegno. Un chiarimento che, alla fine, ha soddisfatto gli ambienti governativi. «Il provveditore alle opere pubbliche del Triveneto mi ha confermato che per la fine del 2021 l' opera potrà essere consegnata» ha scritto, in una nota, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio ed esponente di punta veneziano nel governo, Andrea Martella. **Provveditore, dunque, alla fine del prossimo anno l' opera potrà o sarà consegnata?** «La realtà è che alcune scadenze intermedie, rispetto al cronoprogramma che si chiude a fine 2021, non sono state rispettate. In compenso alcune attività proprie dell' avviamento sono state anticipate. Ora, con la nomina del commissario sblocca cantieri, Elisabetta Spitz, persona capace, se riusciremo a comprimere i tempi dell' avviamento, ce la possiamo fare». Cosa significa comprimere i tempi dell' avviamento? «Inizialmente per l' avviamento avevamo previsto tre anni pieni, dal momento in cui il Mose poteva essere azionato nella sua totalità. Erano stati scelti tre anni per incrociare un numero significativo di eventi meteo marini avversi, sufficienti ad effettuare delle prove vere, rispetto allo scopo del sistema di difesa dalle acque alte eccezionali. Non come i sollevamenti fatti finora, che hanno funzionato, ma che sono prove di funzionamento rispetto alla macchina, non allo scopo. In tre anni, poi, si sarebbe potuto testare anche un ciclo di manutenzione». **Da contratto i tre anni dovevano essere il 19, 20 e 21. Ora rischiano di dimezzarsi. Non c' è un rischio tecnico in questo?** «L' unico rischio è che in questo anno e mezzo non ci sia mai acqua alta. Ma visto come è andata negli ultimi anni, è verosimile che riusciremo ad alzare il Mose a sufficienza. Prima sarebbe stato molto difficile. Ma con la nomina di un commissario straordinario si può fare». **Perché prima era così difficile?** «Gli strumenti di pressione del mio predecessore sul Consorzio Venezia Nuova per accelerare i tempi erano limitati. Serviva un intervento forte, come quello della legge sblocca cantieri, non a caso pensata anche per Venezia. Ora il commissario ha il potere di derogare alla legislazione sugli appalti che ha tempi lunghi. Un esempio è proprio quello delle prove di sollevamento delle paratoie. Questi test costano (solo quello dell' altro giorno, a San Nicolò, quasi 30mila euro, ndr.) e senza il commissario non sarebbero

Il Gazzettino

Venezia

stati possibili. Fare le prove doveva far parte della realizzazione dell' opera, quindi il Provveditorato non poteva pagarli al Cvn. Ora il commissario ha l' autorità di anticipare le risorse per le prove. Questo rende teoricamente possibile che l' opera venga completata per il 2021. Certo è un processo che va seguito attentamente, non ci possiamo permettere di perdere altre scadenze intermedie. Ma noi ci siamo, vigiliamo, a cominciare dalla politica che finalmente ha aperto gli occhi». **Da tecnici non sentite una pressione eccessiva da parte della politica?** «Affatto. Sentiamo l' attenzione della politica e questo ci dà una grande carica. La pressione ce la mettiamo da soli, ci teniamo a quest' opera, l' esigenza di finire è una priorità di tutti. Preferisco questa situazione al sentirsi ignorati. Per lungo tempo c' è stata una scarsa attenzione per il Mose. Basti pensare che per anni non ci sono stati Comitatoni, ne non quello del 2017, che riguardava le navi. Ora le cose sono cambiate. E se marciamo tutti verso l' obiettivo anche le scadenze si possono rispettare. Ce la dobbiamo fare». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Paratoie per le emergenze entro 6 mesi: piano del Cvn

Attualità

L'intervista Cinzia Zincone

31 30.000 6

Mose, l'incognita tempi «2021? La possibilità c'è»

Paratoie per le emergenze entro 6 mesi: piano del Cvn

Basilica di San Marco, pavimentazione da rifare

IL FOCUS VENEZIA Il cronoprogramma per l' emergenza è pronto, ma non garantirebbe tempi rapidi. O almeno la versione del Consorzio Venezia Nuova, approvata in Consiglio d' amministrazione ieri. Oggi arriverà sul tavolo del commissario del Mose, Elisabetta Spitz, e del provveditore alle opere pubbliche, Cinzia Zincone. Il documento dovrà poi essere discusso, probabilmente aggiustato, prima di essere presentato, forse già la prossima settimana, al tavolo informativo istituto in Prefettura. L' IMPEGNO Era stato il commissario Spitz, alla prima riunione di questo tavolo, la settimana scorsa, ad impegnarsi a portare un cronoprogramma accelerato che consentisse di alzare il Mose già entro sei mesi, in casi di acque alte eccezionali, come quelle dello scorso novembre. Un impegno non da poco, visto che gli impianti necessari ad alzare le quattro schiere di paratoie del sistema in contemporanea non saranno pronti prima di giugno. Mentre mancano anche tecnici a sufficienza per guidare le operazioni alle tre bocche di porto. Solo per citare le mancanze più eclatanti. In questi giorni, al Consorzio, si sono ripresi in mano programmi e scadenze, nel tentativo di stringere i tempi. Ma i margini di recupero sono limitati. L' amministratore straordinario, Giuseppe Fiengo, calcola che prima di ottobre il Cvn non riuscirà a mettere in moto la macchina, a meno che non arrivino aiuti esterni: «Poi dovremmo essere relativamente autosufficienti». Tra le ipotesi, c' è quella di coinvolgere protezione civile, vigili del fuoco, persino l' esercito... Forze che potrebbero essere coinvolte, solo in caso di un' altra acqua alta disastrosa, nelle operazioni di sollevamento. Una strada in salita. Per ora il Cvn ha preparato un cronoprogramma molto schematico che indica una serie di date, da qui ad ottobre, con le relative situazioni, aggiornate, passo, passo, rispetto a mancanze ed eventuali rischi, legati ad un utilizzo dell' opera in quel dato momento. Poche pagine di grafici che saranno discussi con commissario e provveditore. La possibilità di utilizzare l' opera, in casi di acqua alta, già prima della sua definitiva consegna, era stata prevista nei contratti tra Cvn e Provveditorato già dal 2015. L' idea era di abbinare le prove di sollevamento ad eventi di marea eccezionale. Prospettiva che il ritardo dei lavori ha via, via allontanato. Il Provveditorato era tornato alla carica dopo l' acqua alta eccezionale del 29 ottobre 2018. Senza risultati. Fino al disastro del 12 novembre che evidentemente ha cambiato le prospettive. Anche il piano per l' emergenza è diventato un' esigenza pressante. Fattibile? Si vedrà... R. Br. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Il Protocollo fanghi pronto a fine gennaio «Ma dateci certezze»

`Nel "Question time" alla Camera le risposte del ministro alla deputata di Italia Viva Moretto `Costa ha assicurato che arriverà l' ok necessario per scavare i canali portuali

ELISIO TREVISAN

Primo Piano

Il futuro del Porto

Il Protocollo fanghi pronto a fine gennaio «Ma dateci certezze»

Vertice in Provveditorato alle opere per valutare il progetto di smaltimento

PORTO E AMBIENTE MESTRE Il nuovo Protocollo fanghi, la cui mancanza ha provocato la soppressione della linea diretta per i container con Cina e sud est Asiatico e un danno da 50 milioni di euro l' anno per il porto di Venezia, diventerà operativo dai primi di febbraio, nel senso che a fine gennaio sarà pronto e subito dopo i due ministri dell' Ambiente e delle Infrastrutture firmeranno il decreto congiunto per vararlo. E il parlamentare veneziano Nicola Pellicani che ieri ha parlato col ministro dell' Ambiente Sergio Costa, ha detto che la firma congiunta con il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli potrebbe avvenire a Venezia come gesto anche simbolico. Ieri nel corso del Question Time alla Camera il ministro indipendente di area 5 Stelle Sergio Costa ha parlato quindi di una data certa. GOVERNO SOTTO OSSERVAZIONE Siccome, però, di promesse simili ne aveva già fatte nei mesi scorsi, l' onorevole di Italia Viva Sara Moretto, che ieri ha posto le domande assieme ai colleghi di partito, ha annunciato che terrà d' occhio il ministro e tutti i tecnici che si stanno occupando della questione: «Si passi davvero dalle parole ai fatti. A fine gennaio torneremo in aula a chiedere conto rispetto a quanto oggi il ministro ci ha promesso». Sempre ieri la deputata veneziana della Lega, Ketty Fogliani, ha presentato un' interrogazione al ministro dell' Ambiente chiedendogli che si attivi subito «per risolvere la questione dei dragaggi del porto, che sblocchi la situazione dannosa per la città e per il Veneto e che individui, senza ulteriori ritardi, siti di conferimento idonei per i sedimenti da dragare». Se la prima, in effetti, è una buona notizia, riguardo alla promessa di varare il Protocollo fanghi entro due o tre settimane, la seconda, ossia l' individuazione dei siti dove buttare i fanghi che verranno scavati dai canali, è un altro paio di maniche. E anche se il Protocollo diventerà presto, e finalmente, realtà, servirà a ben poco senza le indicazioni su dove sistemare i sedimenti, e queste indicazioni devono venire dal Piano morfologico della laguna che indicherà dove c' è bisogno di portare fanghi per ridisegnare canali, barene, velme cancellate dall' erosione. Senza il Piano per ora si può pensare di sistemare al massimo un milione e mezzo di metri cubi di fanghi, un milione all' isola delle Tresse e mezzo al Molo Sali nel canale industriale Nord; ma anche questi interventi non saranno immediati perché per il primo bisognerà aspettare l' autorizzazione che deve seguire all' approvazione della Commissione di Salvaguardia avvenuta poco prima di Natale, e potranno trascorrere poche settimane come anche un anno; per il secondo dovrebbero bastare pochi mesi perché la Regione ha già trasferito al Porto la cassa di colmata del Molo Sali. Con lo spazio per un milione e mezzo di metri cubi il porto potrà tornare al pescaggio ideale di 11,50 metri e tirare avanti un paio d' anni prima che si interri nuovamente, con mezzo milione l' autonomia sarà molto inferiore. E imprese e compagnie di navigazione non sanno che farsene delle promesse. MANCANO CERTEZZE SUL FUTURO Ecco perché, oltre al Protocollo fanghi, è indispensabile e urgente il nuovo Piano morfologico della laguna. Ieri, però, il ministro dell' Ambiente è stato chiaro: se per il Protocollo fanghi l' esame ambientale è stato completato questi giorni, ed ora entro fine gennaio verrà effettuato l' esame ecotossicologico ad opera dell' Istituto superiore della Sanità per creare la nuova classificazione dei sedimenti (in base alla loro pericolosità) e superare così quella precedente

Il Gazzettino

Venezia

del 1993, per il Piano morfologico della laguna al momento c' è solo una bozza. E, come ha ricordato ieri il ministro, non potrebbe essere altrimenti dato che per fare il Piano è necessario che prima sia varato il Protocollo fanghi. «Abbiamo già una bozza - ha detto appunto Sergio Costa rispondendo ai deputati di Italia Viva -. Aspettiamo fine gennaio per iniziare a trasformarla in Piano vero e proprio, ma ricordo che dev' essere sottoposto a Valutazione ambientale strategica». Come a dire che, se serve anche la Vas, ce ne vorrà ancora di tempo per arrivare alla meta.
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

L' impegno

Martella: «Il Governo non dimentica la città, siamo sempre in prima linea»

Primo Piano

Il futuro del Porto

Il Protocollo fanghi pronto a fine gennaio «Ma dateci certezze»

Vertice in Provveditorato alle opere per valutare il progetto di smaltimento

«Non crediamo che il Protocollo fanghi farà tornare le navi perdute ma serve un segnale forte per ridare fiducia alle imprese. Venezia ha bisogno di tutela ma anche di un' economia che funzioni» ha detto ieri alla fine del Question Time alla Camera l' onorevole di Italia Viva Sara Moretto. A queste parole, indirettamente, ha risposto il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri, il Dem Andrea Martella, affermando che «non vi sono ragioni per ritenere che il governo stia affrontando la questione con superficialità o trascuratezza. Anzi, vi è la convinzione che il Porto di Venezia rappresenti una realtà di primaria importanza». Quanto al Protocollo fanghi Martella ha confermato quanto detto dal ministro Sergio Costa, cioè che «siamo in dirittura d' arrivo per l' approvazione. E il governo è pienamente consapevole delle esigenze infrastrutturali che sottendono alla competitività del Porto di Venezia, garantendo la soluzione dei problemi, per cui è ferma intenzione realizzare gli interventi nel rispetto dell' equilibrio e della tutela ambientale». Il sottosegretario ha affrontato anche la questione Mose affermando di aver parlato con il Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto ottenendo conferme sul fatto che «per la fine del 2021 l' opera potrà essere consegnata» e che «a giorni verrà presentato un cronoprogramma che consentirà entro sei mesi, in situazioni di emergenza, di attivare il Mose. Nel frattempo è intenzione del Governo continuare a lavorare per determinare una nuova governance sulla laguna anche attraverso l' istituzione di una nuova Agenzia per Venezia». (e.t.)

Il Gazzettino

Venezia

Vertice in Provveditorato alle opere per valutare il progetto di smaltimento

Primo Piano

Il futuro del Porto

Il Protocollo fanghi pronto a fine gennaio «Ma dateci certezze»

Vertice in Provveditorato alle opere per valutare il progetto di smaltimento

FANGHI MESTRE «Domani (oggi per chi legge, ndr) saremo dal provveditore con tutti gli enti interessati per cercare di far sì che le indicazioni fornite dalla commissione Via siano le più precise possibili e siano rappresentate nel progetto, che ragionevolmente nel mese di febbraio andremo a protocollare e sarà esaminato dal comitato tecnico del Provveditorato alle opere pubbliche». Ad annunciarlo, ieri, è stato l' amministratore delegato della società Tressetre, Maurizio Boschiero, in audizione alla commissione parlamentare d' inchiesta del Senato sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e sugli illeciti ambientali, presieduta dal senatore dem veneziano Andrea Ferrazzi, a proposito del progetto di ampliamento per innalzamento dell' isola delle Tresse. Operazione che la eleverà di circa un metro, portandola a 12,50 metri sul medio laguna, aprendo possibilità di conferimento per un altro milione di metri cubi di fanghi non pericolosi scavati nei canali e nei rii della città, una volta che saranno stati trasferiti tutti i 520 mila metri cubi della capacità residua ormai in via di raggiungimento. «Potremo coprire le esigenze per un altro anno e mezzo, due. Si consideri che nel 2019 da Provveditorato, Comune e Autorità portuale sono arrivati circa 500 mila metri cubi», ha aggiunto Boschiero ricordando che in taluni casi il provveditore richiede l' analisi suppletiva di fanghi che possono non essere classificati entro la colonna C (la classificazione della pericolosità in base al vecchio Protocollo fanghi che sta per essere sostituito) e che vengono mantenuti entro quattro vasche in calcestruzzo compartimentate nei pressi della banchina. Di questi ultimi, definiti fanghi dubbi perché senza certezze di classificazione mediante la pre caratterizzazione in loco, hanno parlato, in altra audizione, anche Cristian Novello e Cristiano Franzoi, presidente e amministratore delegato di Sifa, la società concessionaria della Regione per la progettazione, costruzione e gestione del Progetto integrato di Fusina (Pif). Oltre che del disinquinamento mediante collettamento delle acque reflue, industriali e di falda, trattamento in piattaforma e scarico in Adriatico, 200 mila metri cubi annui, Sifa si occupa della gestione dei rifiuti e del trattamento dei fanghi entro C e oltre C presso la cassa di colmata Molo Sali, 8 ettari suddivisa in 4 vasche, protetta da un palancolato di ferro e sulla quale vengono conferiti anche fanghi oltre C, in aggiunta agli entro C ed entro B, mentre mai sono stati portati quelli della colonna A. «La Regione è stato sottolineato nell' occasione ha appena trasferito la gestione di questa cassa di colmata all' Autorità portuale, mentre la capacità residua è adesso di circa 400 mila metri cubi, a fronte di quella originaria da 750 mila». In apertura dell' audizione, che si è tenuta al quinto piano di palazzo San Macuto, il senatore Ferrazzi ha ricordato che «già da tempo questa commissione lavora sul Sin di Venezia (che potremmo definire sito di particolare interesse nazionale), su dragaggi, Molo Sali, gestione della cassa di colmata e isola delle Tresse», ricordando anche la ricognizione sul posto del luglio dello scorso anno. Alvise Sperandio.

Il Gazzettino

Venezia

Legge speciale, piano da 200 milioni l' anno

La commissione Ambiente della Camera ha votato una proposta di Pellicani (Pd) Consultazioni con istituzioni ed esperti per definire le priorità da finanziare

Primo Piano

Legge speciale, piano da 200 milioni l'anno

►La commissione Ambiente della Camera ► Consultazioni con istituzioni ed esperti per definire le priorità da finanziare

SALVAGUARDIA MESTRE Duecento milioni l' anno per difendere Venezia, la sua storia, il suo ambiente, la sua economia. È la proposta, che verrà discussa nei prossimi mesi, di finanziamento della nuova Legge Speciale. Intanto per arrivare ad avere la nuova normativa da oggi scattano tre mesi che verranno impiegati per sentire l' universo mondo. Lo ha deciso ieri l' ottava Commissione della Camera, Ambiente, Territorio e Lavori pubblici, su proposta dell' onorevole veneziano del Pd Nicola Pellicani. Sempre ieri la Commissione ha deciso che, a questo lavoro di analisi, si affiancheranno i lavori sulla proposta di legge 1428 con la quale Pellicani intende apportare Modifiche e integrazioni alla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Inoltre per questa proposta di legge si è aperta la corsia preferenziale dato che la Conferenza dei capigruppo della Camera l' ha inserita tra quelle da discutere prioritariamente. LA GENESI «Il giorno dopo la devastante acqua alta del 12 novembre, quando la marea in mezz' ora raggiunse il metro e 87, proposi in Aula questa indagine conoscitiva per capire lo stato dei lavori per Venezia e che cosa realmente si stia facendo per difendere la città e la laguna» racconta Pellicani: «Sull' onda emozionale provocata da quel disastro il Governo ha rifinanziato la Legge Speciale con 60 milioni di euro e ha incardinato la proposta di aggiornamento della stessa legge per adeguarla ai tempi e alle mutate necessità di una città così fragile». Ora, con la decisione dell' ottava Commissione, l' indagine conoscitiva diventa realtà: in primo luogo verranno sentiti i soggetti istituzionali, i ministri competenti, il governatore del Veneto Luca Zaia, il sindaco Luigi Brugnaro, i sindaci dei comuni della gronda lagunare, il presidente del Porto Pino Musolino, il super commissario del Consorzio Venezia Nuova Elisabetta Spitz, il provveditore in pectore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone e via di seguito; dopodiché toccherà ad un panel ampio di esperti, docenti universitari, istituti di ricerca, il mondo ambientalista, i rappresentanti delle categorie economiche veneziane. «In tal modo avremo un quadro completo di qual è la situazione e di cosa bisogna aggiungere nella nuova Legge Speciale - aggiunge Pellicani -. Alcune cose le abbiamo già fatte, come l' Art bonus esteso ai beni ecclesiastici, e quindi chi vorrà sponsorizzare interventi di restauro delle chiese di Venezia e in particolare della Basilica di San Marco avrà vantaggi fiscali; poi nelle scorse settimane questo Governo ha approvato la Zls potenziata per le aree produttive inutilizzate di Venezia e Rovigo, e ha istituito a Venezia il Centro per i cambiamenti climatici. Sono tutti tasselli che entreranno nel corpo della nuova Legge Speciale, assieme ad altri che intendiamo ottenere». I PUNTI CARDINE Quali sono gli altri che, nelle intenzioni del Pd, si andranno ad aggiungere nella nuova normativa? Innanzitutto il ripristino del Magistrato alle acque, abolito dal Governo dopo che nel 2014 scoppiò lo scandalo Mose, ed oggi ci si accorge che fu come gettare il bambino assieme all' acqua sporca. Lo stesso sindaco di Venezia Luigi Brugnaro chiede da tempo di ottenere competenze su Venezia che attualmente sono invece divise tra Provveditorato interregionale alle opere pubbliche e altri enti governativi. In secondo luogo l' Agenzia per Venezia proposta poche settimane fa dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri Andrea Martella alla quale, tra l' altro, spetteranno le decisioni, sia nelle emergenze sia nella normale gestione del Mose; poi bisogna inserire la questione bonifiche di Porto Marghera. E, più importante di tutti, la questione finanziamento della Legge Speciale:

Il Gazzettino

Venezia

«Quando ero all' opposizione sparai 2 miliardi di euro ma è chiaro che è un obiettivo velleitario - conclude Pellicani -. Penso che 200 milioni di euro l' anno, sul modello di Roma Capitale, siano la cifra adeguata per ricominciare a sostenere Venezia». E.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' allarme dei terminalisti vecon

Venezia, stop alla Via della Seta

Canali da scavare: da aprile tutti i cargo cinesi non faranno più scalo a Porto Marghera Il ministro: quasi fatta per il Protocollo fanghi

Addio alla "Via della Seta", via mare, dalla Cina alla laguna. L' allarme è del direttore del terminal Vecon, Roberto Goglio, presidente degli operatori di Confindustria: «Dal prossimo aprile, per i limitati pescaggi imposti dalla Capitaneria, non solo le navi portacontainer da 8.500 Teus, ma anche le più piccole da 6.500, non toccheranno più Venezia. Se non si faranno gli scavi, resteremo tagliati fuori». Il ministro Costa e il sottosegretario Martella assicurano: «Entro gennaio ultime verifiche per il Protocollo fanghi». FAVARATO / PAGG. 2 E 3.

la Nuova di Venezia e Mestre

IL MANAGER MION CERCA ALLEATI PER LA BATTAGLIA DI AUTOSTRADE

Venezia, stop alla Via della Seta

Bomba della Guerra, sarà bloccato il collegamento Mestre-Venezia

Visite "pilotate" a Cona Boffi chiede l'abbreviato

Addio a Longo l'ex sindaco del compromesso storico col Pci

Palazzo Grassi un nuovo direttore dopo dieci anni

Marco Mazzon

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

"Via della Seta" addio Dopo la super nave la Cina dice stop a tutte

Da aprile anche i cargo da 6.500 Teus non faranno più scalo a Venezia Il direttore del terminal Vecon: «Senza scavi rischiamo di essere tagliati fuori»

PRIMO PIANO

Il futuro del Porto

"Via della Seta" addio
Dopo la super nave
la Cina dice stop a tutte

Nel Canale Industriale Nord
frana un tratto per l'erosione

Gianni Favaratoporto marghera. I promettenti traffici di merci, via mare, sulla mitica "Via delle seta" si arenano in laguna, intrappolata da incertezze e continui cambi di scena che limitano sempre più la navigazione alle navi, sempre più grandi, delle compagnie marittime cinesi. «Per quasi due anni abbiamo lavorato per fare arrivare al nostro terminal anche navi porta container di maggiore capacità (8.500 Teus) e soddisfare le esigenze dell' unico servizio diretto della Ocean Alliance che scalava già Venezia con navi da 6.500 Teus. Purtroppo, la settimana scorsa abbiamo ricevuto la notizia che tra qualche mese, per via del limitato pescaggio autorizzato dalla Capitaneria sul canale dei Petroli, il servizio, pur arrivando in Alto Adriatico con navi da 8.500 Teus, non toccherà più Venezia». L' amara constatazione è di Roberto Goglio, direttore del terminal container di Vecon-PsA e Presidente della sezione degli Operatori portuali di Confindustria Venezia Rovigo, con delega a sedere in Commissione consultiva del Porto di Venezia in rappresentanza di tutti i terminalisti che operano nello scalo lagunare. **Colpa della decisione presa dalla Capitaneria di Porto l' ottobre scorso di ridurre ancora a 10,20 metri il pescaggio sul primo tratto dei canale dei Petroli, tra la bocca di porto di Malamocco e Marghera?** «Il percorso era iniziato ad aprile 2018 con delle simulazioni a Marsiglia e il quartier generale della compagnia Cma-Cgm, insieme alla Corporazione dei piloti e l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale. I test per entrare con navi da 335 metri avevano dato riscontro positivo e l' upgrade sembrava fattibile, purtroppo dopo qualche mese è seguita una prima ordinanza della Capitaneria di porto con la riduzione dei pescaggi sul principale canale di Porto Marghera e successivamente si è scesi ulteriormente, con l' ultima ordinanza a 10,20 metri, facendo venir meno - si spera temporaneamente - l' opportunità di rimanere appetibili come Porto per i servizi diretti delle Compagnie di navigazione». **Quali sono le conseguenze del minore pescaggio?** «Se l' Autorità di sistema portuale non può, come vorrebbe, fare i dragaggi dei fondali per riportarli ad un pescaggio accettabile, le Compagnie di navigazione dovranno tenerne conto. Le stesse grandi Compagnie, come Cma-Cgm e Cosco dell' Ocean Alliance, non hanno più convenienza ad arrivare con una nave da 8.500 Teus una volta alla settimana fino a Venezia e ora anche quelle da 6.500 non lo faranno più dal prossimo aprile. Tutto questo farà perdere al porto, ed al suo indotto, circa un milione di euro a toccata di nave persa per un totale di circa 50 milioni di euro/anno». **Il vostro terminal però ha comunque chiesto il rinnovo della concessione portuale per altri 25 anni, segno che puntate ancora su Venezia?** «Si, abbiamo presentato la richiesta di rinnovo della concessione nell' aprile del 2018, facendo presente le esigenze di navigabilità delle navi della rotta oceanica, come quelle di Cma-Cmg, aggiungendo sul piatto la disponibilità - da parte del Gruppo Psa - di investire circa 80 milioni di euro: attendiamo

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

a breve una risposta da parte dell' Autorità di sistema portuale». **L' incertezza sull' accessibilità delle navi a Porto Marghera preoccupa tutti i terminalisti e gli altri operatori portuali, spedizionieri e agenzie marittime?** «Sì, se non si sbloccheranno i dragaggi e non si ripristineranno le condizioni di accesso e navigabilità, le Compagnie che vorranno venire a Venezia con un servizio diretto con il Far East avranno anche un doppio costo, essendo costrette a fare due toccate in andata e ritorno a Capodistria, in Croazia, per ridurre al massimo il pescaggio nave. In questa situazione sarà molto difficile continuare a venire con navi di una certa capacità a Venezia e si sceglieranno le navi più piccole (feeders): questo comporterà un aumento del transit-time Venezia-porti del FE ed una forte riduzione del traffico di in import ed export di carichi eccezionali, cosiddetti Break Bulk». **Lei, come rappresentante dei terminalisti, cosa chiede a questo punto alle autorità e agli enti governativi, che debbono autorizzare i dragaggi e garantire l' accessibilità del porto veneziano?** «Se, come credo, la volontà è quella di proseguire la vocazione commerciale ed industriale del Porto di Venezia, allora bisogna fare presto per far sì che Venezia non venga definitivamente tagliata fuori dalle rotte internazionali. Accogliamo con favore le dichiarazioni rilasciate oggi dal sottosegretario alla Presidenza del consiglio, Andrea Martella, che ci rendono fiduciosi. Nel frattempo, rimaniamo in attesa dell' approvazione del protocollo fanghi, che deve avvenire in tempi rapidi». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' incontro

Giornalisti cinesi in visita all' Autorità portuale

L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha ricevuto una nutrita delegazione del quotidiano cinese Guangming Daily, guidata dal direttore Zhang Zheng e composta dal caporedattore della redazione esteri Xiao Lianbing, dalla sua vice Tan Limin e dal corrispondente in Italia Chen Xiaochen. I vertici della testata hanno parlato con Stefano Bonaldo, responsabile della segreteria del presidente e del Segretario Generale, condividendo informazioni relative alla situazione e ai progetti del porto veneziano. La delegazione di Guangming Daily, quotidiano che può contare su oltre 70 anni di storia e che è tra le principali testate cinesi, si trovava in Italia per effettuare una serie di incontri a Milano, Venezia, Firenze e Roma finalizzati a stringere conoscenze e valutare opportunità di collaborazione.

PRIMO PIANO

Il futuro del Porto

"Via della Seta" addio
Dopo la super nave
la Cina dice stop a tutte

Nel Canale Industriale Nord
frana un tratto per l'erosione

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Intervento di messa in sicurezza per ricostruire il marginamento

Nel Canale Industriale Nord frana un tratto per l' erosione

PRIMO PIANO

Il futuro del Porto

"Via della Seta" addio
Dopo la super nave
la Cina dice stop a tutte

Nel Canale Industriale Nord
frana un tratto per l'erosione

VENEZIA. L' erosione colpisce un tratto del Canale Industriale Nord, mettendo a rischio la navigabilità della via d' acqua per il possibile distacco dei marginamenti. Per questo il Porto ha programmato la messa in sicurezza urgente di un tratto della scarpata nord del Canale dove la disgregazione dei paramenti murari appare più sensibile. L' intervento prevede il riempimento dei tratti di marginamento maggiormente erosi, con la fornitura e la posa di pietrame per creare e ricostruire così i tratti di scogliera venuti meno. Secondo una ricerca condotta circa due anni fa dall' Università di Ca' Foscari, le onde prodotte dal passaggio delle navi dirette a Marghera in trent' anni ha portato all' erosione di un milione di metri cubi di sedimenti lagunari, lungo un canale di due chilometri. Ogni anno oltre 30 mila metri cubi di suolo e fondale vengono sottratti dai margini del canale e da aree protette per la conservazione della fauna quali la cassa di colmata B, dove è stato stimato un arretramento medio della linea di costa di 3-4 metri all' anno. I dati sono stati pubblicati da un team internazionale di ricercatori, guidati da scienziati dell' Istituto di Scienze Marine del Cnr e di Ca' Foscari,, che ha indagato e messo in luce gli effetti sulla morfologia del traffico navale all' interno della Laguna. La ricerca in campo affiancata ad un' analisi spaziale di telerilevamento, scrivono gli studiosi, evidenzia come le aree presenti ai margini del canale Malamocco-Marghera siano in forte erosione sotto l' azione delle onde prodotte dal passaggio delle navi,ora, in prevalenza il traffico commerciale di grosso tonnellaggio diretto verso il porto industriale. I risultati dell' indagine dimostrano come, a più di 40 anni dallo scavo, la sezione del canale navigabile non abbia raggiunto un profilo di equilibrio per l' aumento progressivo dell' intensità del traffico e della dimensione delle navi. Lo studio rappresenta un approfondimento su quali siano gli effetti conseguenti alla navigazione in canali confinati e di porre l' attenzione sulla necessità di individuare strategie per la mitigazione degli impatti, in vista di un aumento dei transiti con la possibile deviazione sulla rotta Malamocco-Marghera. --E.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la normativa

«Entro gennaio ultime verifiche per il nuovo protocollo fanghi»

Il ministro Costa conferma in aula le anticipazioni del sottosegretario Martella Al via definitivo manca solo la valutazione dell' Istituto Superiore di Sanità

PRIMO PIANO
Il futuro del Porto
«Entro gennaio ultime verifiche per il nuovo protocollo fanghi»
Il ministro Costa conferma in aula le anticipazioni del sottosegretario Martella Al via definitivo manca solo la valutazione dell' Istituto Superiore di Sanità
Venezia Cambia riproponе l'idea del porto mercantile off-shore
«Livello di inquinamento altissimo ora serve un lavoro congiunto di tutti»

Roma. Manca solo il parere dell' Istituto superiore di Sanità per dare via libera al nuovo "Protocollo fanghi", indispensabile per dare il via allo scavo dei canali navigabili e allo smaltimento dei sedimenti dragati in base al loro stato di contaminazione. Ieri mattina il primo a dare un segnale positivo in tal senso è stato il sottosegretario veneziano, Andrea Martella del Pd. «Il governo è pienamente consapevole delle esigenze infrastrutturali che sottendono alla competitività del Porto di Venezia», ha detto Andrea Martella, «posso assicurare che siamo in dirittura d' arrivo per l' approvazione del cosiddetto protocollo fanghi». Poi, nel pomeriggio, è arrivata la conferma del ministro all' Ambiente, Sergio Costa. «Sull' adozione del "Protocollo fanghi" per la salvaguardia di Venezia ci siamo», ha detto il ministro rispondendo nel "question time" alla Camera, all' interrogazione della deputata di Italia Viva, Sara Moretto di Portogruaro, «c' è stato un ulteriore incontro stamattina, ma ora l' esame ambientale è terminato e si passa all' esame eco-tossicologico dell' Istituto superiore di Sanità che consegnerà i risultati a fine gennaio al mio ministero e a quello delle Infrastrutture». Il ministro Costa ha ammesso, nella sua risposta all' interrogazione di Sara Moretto che «il Protocollo fanghi, che risale al 1993 è tecnicamente superato come elemento di riferimento per il piano morfologico della laguna di Venezia di cui abbiamo una bozza. Ora aspettiamo fine gennaio per la conclusione del lavoro del ministero della Sanità e poi ci sarà la valutazione ambientale strategica basata su un aspetto tecnico ma deve garantire la sicurezza ambientale. Per questo sono coinvolti da un lato l' Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale che fa capo al ministero dell' Ambiente) e dall' altra parte il Provveditorato alle Opere pubbliche». Dal canto suo, prima del "question Time, il sottosegretario Martella aveva messo in chiaro che «non vi sono ragioni per ritenere che il governo stia affrontando la questione con superficialità o trascuratezza. Anzi, vi è la convinzione che il Porto di Venezia rappresenti una realtà di primaria importanza». Ieri Martella ha anche parlato delle barriere mobili del Mose che dovrebbero proteggere Venezia dalle acque alte. «Il Provveditore alle opere pubbliche del Triveneto mi ha confermato che per la fine del 2021 l' opera potrà essere consegnata», ha assicurato, «a giorni verrà presentato un cronoprogramma che consentirà entro sei mesi, in situazioni di emergenza, di attivare il Mose. Nel frattempo è intenzione del governo continuare a lavorare per determinare una nuova governance sulla laguna anche attraverso l' istituzione di una nuova Agenzia per Venezia». Dopo la risposta in aula del ministro Costa, la deputata Sara Moretto ha chiesto al Governo di «passare davvero dalle parole ai fatti». «A fine gennaio», ha aggiunto, «torneremo a chiedere conto al ministero quanto ci ha promesso. Il Porto di Venezia non può perdere la propria competitività per cavilli o ritardi burocratici. Le risorse per i dragaggi dei canali ci sono, bisogna fare presto perché lo sblocco del Protocollo fanghi consentirebbe di aggiornare la normativa sullo smaltimento dei sedimenti e permetterebbe di procedere con gli interventi di manutenzione ordinaria della laguna».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

--G. Fav. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la proposta

Venezia Cambia ripropone l' idea del porto mercantile off shore

Venezia. «E' tempo che anche a Venezia si cominci a ragionare seriamente su come dotare la città di un porto mercantile a mare (off shore) in grado di competere seriamente con le altre destinazioni europee, nel quadro di un programma di cooperazione portuale e logistica con gli altri porti italiano dell' Alto Adriatico, Trieste e Ravenna». A dirlo è Giampietro Pizzo, vicepresidente di "Venezia Cambia". «La polemica di questi giorni sullo scavo del Canale dei Petroli come unica condizione per assicurare il futuro del porto mercantile - sottolinea Pizzo - rivela purtroppo una mancanza di visione e di strategia politica per l' economia dell' intero territorio di Venezia. La sterile contrapposizione tra ambiente e lavoro va superata, smettendo di dipingere associazioni cittadine e ambientalisti come nemici di economia e lavoro». --

PRIMO PIANO

Il futuro del Porto

«Entro gennaio ultime verifiche per il nuovo protocollo fanghi»

Venezia Cambia ripropone l'idea del porto mercantile off shore

«Livello di inquinamento altissimo ora serve un lavoro congiunto di tutti»

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Un futuro sostenibile per il Porto

LETTERE E OPINIONI

DITELO ALLA NUOVA

Le Municipalità da rinnovare, per un nuovo impegno sociale

LA PROPOSTA

LE LETTERE

Un futuro sostenibile per il Porto

L'INTERVENTO

I crimini e i servizi di salute mentale

La polemica di questi giorni sullo scavo del canale dei Petroli come unica condizione per assicurare il futuro del porto mercantile rivela purtroppo una mancanza di visione e di strategia politica per l'economia dell'intero territorio di Venezia. La sterile contrapposizione tra ambiente e lavoro va una volta per tutte superata. Chi dipinge le associazioni cittadine e ambientaliste come nemiche dell'economia e del lavoro è in cattiva fede. È tempo di fare sul serio: in Europa la questione della sostenibilità ambientale ed economica dei porti è stata affrontata da tempo. Si pensi ai porti di Amburgo e di Rotterdam: in quelle città gli investimenti e lo sviluppo delle banchine e delle infrastrutture sono stati concentrati sul litorale marino e fuori dall'insediamento urbano. È tempo che anche a Venezia si cominci a ragionare seriamente su come dotare la città di un porto mercantile a mare, in grado di competere seriamente con le altre destinazioni europee e questo nel quadro di un programma di cooperazione portuale e logistica con gli altri porti italiani dell'Alto Adriatico, Trieste e Ravenna. Sono già disponibili alcune ipotesi di progetto per la realizzazione di un porto offshore (Paolo Costa) e fuori dalla laguna (Alessandro Santi). Il tema non è quello di essere tifosi di questo o quel progetto - pena riprodurre il pessimo spettacolo del balletto sui progetti alternativi per le grandi navi che ha paralizzato l'applicazione del decreto Clini-Passera - ma di avviare un ragionamento serio sulle condizioni di realizzazione di questi improrogabili investimenti infrastrutturali. Venezia (con tutta la terraferma produttiva alle spalle) ha bisogno di un porto a mare che consenta di ridurre il traffico intra lagunare limitandolo al transito delle navi di medio e basso tonnellaggio, ma ha bisogno di farlo all'interno di un'azione coordinata e cooperativa tra le istituzioni pubbliche e gli operatori economici privati. Un porto a mare significa un ripensamento complessivo della struttura portuale esistente; significa la realizzazione di nuove connessioni ferroviarie che riducano l'impatto della congestione del traffico su gomma; significa pensare finalmente una riorganizzazione del retro porto e delle lavorazioni portuali, in collegamento con gli altri interporti regionali (Padova e Rovigo tra gli altri). Scontiamo tuttavia, da molti anni, una prospettiva quantomeno miope nella pianificazione portuale. Anche l'attuale formulazione dell'approvando Piano regionale dei trasporti non pare dare ancora indicazioni adeguate. La Via sarà comunque lo snodo per far sì che un futuro porto sia davvero sostenibile, a basso impatto e capace di un eventuale sviluppo modulare. Promuovere la salvaguardia della laguna è dovere di ogni cittadino; lavorare per un'economia ambientalmente sostenibile rappresenta l'unica opportunità per accrescere il benessere e la stabilità economica dell'intera comunità. Giampietro Pizzo Venezia Cambia Un'Altra Città Possibile

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL VERTICE A ROMA con i tecnici di infrastrutture, beni culturali e ambiente

Grandi navi, tre soluzioni sul tavolo Non c' è più il canale Vittorio Emanuele

L' incontro voluto da Franceschini prevede di approfondire entro aprile le ipotesi Duferco, Marghera e San Nicolò

VENEZIA

Farmacia alla Santa Margherita

Grandi navi, tre soluzioni sul tavolo
Non c'è più il canale Vittorio Emanuele

Sulla nuova Legge speciale la Camera dà il via all'iter

Enrico Tantucci Tre soluzioni definitive possibili per il nuovo tracciato delle grandi navi e tra queste non c' è lo scavo del canale Vittorio Emanuele, caldeggiato dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, e dal presidente della Regione, Luca Zaia. È quando ha stabilto il vertice interministeriale - Beni Culturali, Infrastrutture e Ambiente - che si è tenuto ieri nella sede del ministero dei Beni Culturali, guidato da Dario Franceschini. Le schede esaminate dai Ministeri - elaborate dall' Autorità portuale di Venezia su loro richiesta - riguardano il terminal galleggiante in bocca di Lido, proposto dalla società dell' ex vicesindaco Cesare De Piccoli e dalla Duferco; il nuovo terminal anche per le navi di grandi dimensioni ipotizzato a Marghera; il terminal alla diga sud del Lido che era già stato ipotizzato dal precedente ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. L' unico progetto al momento esistente, sia pure in fase di progettazione preliminare ma che ha già superato il parere della commissione di Valutazione ambientale del ministero dell' Ambiente ed è ora al Consiglio superiore dei lavori pubblici è appunto quello del terminal galleggiante Duferco-De Piccoli. Il fatto che non sia stato preso in considerazione lo scavo del canale Vittorio Emanuele è legato evidentemente anche alle perplessità sull' intervento. Sul tavolo dei tre ministeri, ieri, anche tre schede che riguardano le soluzioni provvisorie, quelle per iniziare intanto a spostare almeno una parte delle navi da crociera dal Bacino di San Marco. Riguardano l' area del terminal traghetti di Fusina, quella Tiv di Marghera e quello del canale industriale Nord, dove però non esiste un terminal e bisognerebbe iniziare a scavare. I tre Ministeri si sono aggiornati per valutare le proposte con l' obiettivo di arrivare però rapidamente, prima del prossimo Comitatone - che slitterà a febbraio - a una decisione. Nelle ultime settimane, tramite il ministero delle Infrastrutture, anche l' Autorità portuale di Venezia ha fornito ai Beni culturali dati, informazioni e relazioni sulle varie soluzioni progettuali di cui si sta discutendo. Già, di fatto, scartato invece uno dei progetti possibili caldeggiato dal Movimento Cinque Stelle, quello dello scalo crocieristico a Chioggia, per il suo impatto e le difficoltà di realizzazione. Non sembra però al momento allo studio un nuovo decreto sulle grandi navi che superi il Clini-Passera, di fatto inattuato, anche perché non c' è ancora la soluzione alternativa definitiva che esso prevede anche per attuare misure provvisorie. Quello su cui Franceschini si sta concentrando in questi incontri con i suoi colleghi è la scelta di una soluzione finale sul tracciato delle grandi navi, senza passare attraverso altre soluzioni-tampone che rinviino la questione a data da destinarsi. È un problema anche di credibilità politica per lo stesso ministro, e anche per il ministro De Micheli, che hanno parlato in più occasioni di aprile come del mese della svolta. --

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

su proposta di pellicani (PD)

Sulla nuova Legge speciale la Camera dà il via all' iter

VENEZIA

Farmacia alla Santa Margherita

Grandi navi, tre soluzioni sul tavolo
Non c'è più il canale Vittorio Emanuele

Tre ministri per trovare una proposta condivisa

Sulla nuova Legge speciale la Camera dà il via all'iter

Farmacia alla Santa Margherita

Se ne parla da anni, ma ora ha mosso un primo concreto passo avanti: la Commissione Ambiente della Camera ha, infatti, deliberato all' unanimità il via a un' indagine conoscitiva per portare alla modifica della Legge speciale per Venezia. Lo ha fatto approvando una proposta del deputato pd veneziano Nicola Pellicani, nell' ambito dell' esame della proposta di legge 1428 sulla "Salvaguardia di Venezia", della quale è relatore. «Tre mesi di tempo a partire da oggi per svolgere una serie di audizioni con tutti i soggetti pubblici e privati a vario titolo interessati al Dossier Venezia», spiega il parlamentare, «la Conferenza dei Capigruppo della Camera ha deciso di inserire la Pdl nel calendario delle priorità dei lavori delle prossime settimane. Ovvero, riservandole una corsia preferenziale. Un segnale di grande attenzione per il problemi della città e - per quanto mi riguarda - un riconoscimento al lavoro svolto nel corso della legislatura». Saranno, dunque, settimane di audizioni con rappresentanti dei ministeri e degli enti locali, delle categorie, istituti di ricerca, comitati impegnati per la salvaguardia della città e della laguna. Nella proposta di legge c' è la necessità di riprendere a realizzare gli interventi di manutenzione diffusa per la salvaguardia fisica della città interrotti da troppo tempo; affrontare il tema dello sviluppo del Porto e della zona industriale di Marghera; agire sulla gestione dei flussi turistici; far fronte alla questione delle Grandi Navi e del moto ondoso; rispondere ai problemi della residenza e del ripopolamento della città storica. La proposta di legge riconosce la specialità di Venezia introducendo elementi di federalismo fiscale e assegnando un' effettiva autonomia d' azione ai vari enti e soggetti pubblici della città. L' iter è avviato. --

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Le aree liberate dal Porto un aiuto allo sviluppo già in atto della città»

MARGHERA - MALCONTENTA

«Le aree liberate dal Porto un aiuto allo sviluppo già in atto della città»

Non convince il progetto di riavvio dell'inceneritore

il punto«Un' operazione importante e lungimirante, in linea con l' evoluzione del territorio che aiuta a far chiarezza su aree portuali da riassegnare allo sviluppo della città». Gianfranco Bettin, presidente della Municipalità di Marghera, considera una «svolta positiva» la decisione del Porto di Venezia di "liberare" alcune aree non più strategiche allo sviluppo portuale che potranno così essere destinate a una pianificazione urbanistica da parte del Comune. In attesa dell' accordo sulle aree di confine tra Porto e città, nel decreto approvato dall' autorità presieduta da Pino Musolino, sono già rientrati il Vega, palaExpo (tra via della Libertà, il canale Brentella e via delle Industrie), l' asta di via Fratelli Bandiera (ma non quella di via dell' Elettricità) e un ambito tra via dell' Atomo e via dell' Elettricità (la zona del mercato ortofrutticolo e della nuova piscina, in costruzione). L' aspetto fondamentale, prosegue Bettin, è aver finalmente creato un quadro normativo che giustifichi una situazione ormai già consolidata di fatto. «Alcune zone, penso a via Fratelli Bandiera», spiega Bettin, «sono ormai parte integrante della città. Questo decreto permette un integrazione nel perimetro urbano secondo una transizione ormai già in atto». Per alcune delle aree interessate dall' operazione del Porto sono già stati presentati progetti di riqualificazione all' Autorità portuale che, prima del decreto, risultavano incompatibili con la pianificazione portuale. Grazie alla svolta annunciata dal Porto, sono ora riconosciuti «gli obiettivi e le strategie di sviluppo adeguabili a quelli individuati dalla vigente pianificazione comunale». Sono tanti i progetti che ora aspettano luce verde. Tra questi, il supermercato sotto i 2500 metri quadrati vicino al centro sociale Rivolta. A proporne la realizzazione, in un' area di proprietà della Finint (Finanziaria Internazionale), il gruppo Unicomm, società della grande distribuzione che ha marchi come Emisfero, Famila, Mega ed Emi. Il Porto aveva bocciato il progetto, presentando ricorso al Tar contro il permesso rilasciato dal Comune. Un ricorso che ora dovrebbe essere ritirato dall' Autorità portuale. Altro intervento riguarda l' ex fabbrica Galileo, sempre lungo via Fratelli Bandiera, dove la società Cucada vuol realizzare, tra le altre cose, un ostello da 500 posti e nuovi spazi commerciali (un mercato). L' assenza più rumorosa nel decreto del Porto è tuttavia l' area dei Pili, di proprietà del sindaco Brugnaro tramite la società Porta di Venezia sulla quale lo stesso primo cittadino ha già annunciato di voler realizzare il nuovo palazzetto dello sport. Già definita non strategica dal Porto, probabilmente l' area dovrà entrare a far parte del piano a cui stanno lavorando Porto stesso e Comune sulle aree di confine con la città. Un aspetto che non è sfuggito nemmeno a Gianfranco Bettin:«Come valuto questa mancanza? La domanda me la sono fatta, la risposta però non ce l' ho. Anche in questo caso, sarà bene fare chiarezza quanto prima». --Eugenio Pendolini© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Studio sull' impatto della portualità

Giovedì prossimo a partire dalle ore 9,30 nella Venezia Heritage Tower di Marghera si terrà la presentazione dello studio «L' impatto economico e sociale del sistema portuale Veneto», frutto della collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Camera di Commercio Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere Veneto e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso dell' incontro saranno messi in luce i vantaggi economico-sociali derivanti dalle sinergie tra sistema portuale e territorio emersi da una ricerca svolta con metodi innovativi.

MARGHERA - MALCONTENTA

«Le aree liberate dal Porto un aiuto allo sviluppo già in atto della città»

Non convince il progetto di riavvio dell'inceneritore

Messaggero Marittimo

Venezia

A Venezia il direttore della testata cinese Guangming Daily

La visita fa parte di incontri con soggetti coinvolti nella Via della seta

Giulia Sarti

VENEZIA Visita all'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale di una nutrita delegazione del quotidiano cinese Guangming Daily, guidata dal direttore Zhang Zheng e composta dal caporedattore della redazione esteri Xiao Lianbing, dalla sua vice Tan Limin e dal corrispondente in Italia Chen Xiaochen. I rappresentati della testata cinese hanno avuto un colloquio con il responsabile della segreteria del presidente e del segretario generale, Stefano Bonaldo, condividendo informazioni relative alla situazione e ai progetti del porto veneziano ed esprimendo il loro interesse a darne notizia al loro vasto pubblico di lettori. La delegazione di Guangming Daily, quotidiano che può contare su oltre 70 anni di storia e che è tra le principali testate cinesi, si trovava in Italia per effettuare una serie di incontri a Milano, Venezia, Firenze e Roma finalizzati a stringere conoscenze e valutare opportunità di collaborazione con soggetti coinvolti dalla strategia globale della Via della seta. Al termine del viaggio in Italia, le uniche altre destinazioni della delegazione cinese in Europa e nel Mediterraneo saranno la Turchia e l'Egitto.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Sea Reporter

Venezia

Il Porto Veneziano ha interloquito con il quotidiano cinese Guangming Daily

Searepor ter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione
Il Porto Veneziano ha interloquito con il quotidiano cinese Guangming Daily
Searepor ter.it

Venezia, 15 gennaio 2020 - L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha ricevuto oggi una nutrita delegazione del quotidiano cinese Guangming Daily, guidata dal Direttore Zhang Zheng e composta dal caporedattore della redazione esteri Xiao Lianbing, dalla sua vice Tan Limin e dal corrispondente in Italia Chen Xiaochen. I vertici della prestigiosa testata hanno interloquito con Stefano Bonaldo, Responsabile della segreteria del Presidente e del Segretario Generale, condividendo informazioni relative alla situazione e ai progetti del porto veneziano e hanno espresso il loro interesse a darne notizia al loro vasto pubblico di lettori. La delegazione di Guangming Daily, quotidiano che può contare su oltre 70 anni di storia e che è tra le principali testate cinesi, si trovava in Italia per effettuare una serie di incontri a Milano Venezia Firenze e Roma finalizzati a stringere conoscenze e valutare opportunità di collaborazione con soggetti coinvolti dalla strategia globale della via della seta. Al termine del viaggio in Italia, le uniche altre destinazioni della delegazione cinese in Europa e nel Mediterraneo saranno la Turchia e l' Egitto. Nella foto da sinistra a destra: Xiao Lianbing, Zhang Zheng, Stefano Bonaldo, Tan Limin nella sede dell' AdSPMAS a Venezia.

Primo Magazine

Venezia

L' impatto economico e sociale del sistema portuale veneto

GAM EDITORI

15 gennaio 2020 - Giovedì 23 gennaio a partire dalle ore 9:30 nella Venezia Heritage Tower di Marghera si terrà la presentazione dello studio L' IMPATTO ECONOMICO E SOCIALE DEL SISTEMA PORTUALE VENETO, frutto della collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Camera di Commercio Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere Veneto e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso dell' incontro saranno messi in luce i vantaggi economico-sociali derivanti dalle sinergie tra sistema portuale e territorio emersi da una ricerca svolta con metodi innovativi.Programma: ore 10:00 Saluti istituzionaliGiuseppe Fedalto - Presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo Mario Pozza - Presidente Unioncamere del VenetoRappresentante del Comune di Venezia Elisa De Berti - Assessore ai lavori pubblici, infrastrutture e trasporti della Regione del Venetoore 10.40 Relazione tecnica "L' Impatto economico e sociale del sistema portuale veneto"Andrea Favaretto - Centro Studi Sintesi Federico Della Puppa - Smart Land ore 11:20 Tavola Rotonda Stefano Micelli - Università Ca' Foscari di VeneziaAlessandro Panaro- Studi e ricerche per il Mezzogiorno Antonello Fontanili - Direttore Uniontrasporti ore 12:10 Relazione strategica: "Potenzialità e sfide del sistema portuale veneto"Pino Musolino - Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Veneto News

Venezia

L' impatto economico e sociale del Sistema Portuale Veneto

| 15 gennaio 2020 | Marghera (Venezia) | 23 gennaio ore 9.30 Venice Heritage Tower Venezia, 15 gennaio 2020 | Giovedì 23 gennaio 2020 alle ore 9.30 presso la Venice Heritage Tower (Via dell' Azoto, 4 - Venezia Marghera) si terrà la presentazione dello Studio sull' impatto economico e sociale del sistema portuale veneto , frutto della collaborazione congiunta tra l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e la Camera di Commercio di Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere del Veneto e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso dell' incontro - cui sono state invitate Autorità locali e nazionali - saranno messi in luce i vantaggi economico-sociali derivanti dalle sinergie tra sistema portuale e territorio emersi da una ricerca svolta con metodi innovativi. ISCRIZIONI online al seguente modulo . Per maggiori informazioni: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale | Tel. 041 5334272/76/81 - adspmas.promozione@port.venice.it (Unioncamere del Veneto)

Venezia Today

Venezia

Il ministro Costa risponde sul porto di Venezia: «Protocollo fanghi pronto a fine mese»

È intervenuto oggi durante il question time alla Camera. Il protocollo è necessario per scavare e rendere i canali navigabili: proprio pochi giorni fa la Ocean Alliance ha "abbandonato" Venezia

VENEZIATODAY Attualità

Attualità

Il ministro Costa risponde sul porto di Venezia: «Protocollo fanghi pronto a fine mese»

È intervenuto oggi durante il question time alla Camera. Il protocollo è necessario per scavare e rendere i canali navigabili: proprio pochi giorni fa la Ocean Alliance ha "abbandonato" Venezia

I più letti di oggi

Protocollo fanghi per la navigabilità

La politica sta accelerando l' iter per assicurare l' accessibilità nautica del porto dopo la notizia che la Ocean Alliance (l' alleanza tra alcune delle principali compagnie portacontainer mondiali) ha deciso di rinunciare allo scalo di Venezia nella rotta con la Cina, a partire da aprile. Questa, almeno, è la sensazione emersa nel question time di oggi alla Camera, durante il quale il ministro dell' Ambiente, Sergio Costa, ha risposto all' interrogazione sul tema del "protocollo fanghi", ovvero il sistema di norme per la gestione dei sedimenti lagunari: un sistema che è fermo al 1993 e che va aggiornato prima di poter procedere con gli scavi che aumenteranno il pescaggio e riporteranno i canali a essere navigabili. Lo stesso documento, tra l' altro, prevede l' individuazione di siti idonei per il conferimento dei sedimenti da dragare. Protocollo fanghi per la navigabilità Costa ha spiegato che il nuovo protocollo, frutto di un lungo lavoro dei tecnici del ministero, dell' Ispra e del provveditorato alle opere pubbliche, è alle fasi conclusive: «Stamattina abbiamo avuto un altro incontro - ha detto - e l' esame ambientale è terminato. Adesso tocca all' esame eco-tossicologico ed entro fine gennaio dovremmo esserci, perché l' aspetto tecnico è stato definito». Dopodiché, ha ricordato, il testo passerà ai ministeri delle Infrastrutture e dell' Ambiente per il decreto interministeriale che ne sancirà la validità giuridica. Seguirà il protocollo per il piano morfologico, che però dipende dal protocollo fanghi. «Finalmente ci siamo - ha concluso - per rispondere in modo strutturale su questo tema». Ambiente e sviluppo economico La deputata Sara Moretto, autrice dell' interrogazione, ha incalzato: «È ora di chiudere questo atto che è urgente su più piani: dal punto di vista ambientale, per classificare la pericolosità dei materiali di scavo; ma anche economicamente, perché questo blocco ha impedito le manutenzioni e gli interventi, per i quali il porto ha già accantonato 23 milioni di euro: sono interventi che avrebbero permesso di mantenere la rotta Europa-Cina, mentre ora dobbiamo fare i conti con 50 milioni di fatturato persi. Non ci illudiamo che il protocollo fanghi faccia tornare immediatamente le compagnie a Venezia, ma ribadiamo che è necessario dare fiducia a chi vuole investire in questo Paese e dare a Venezia e Chioggia una prospettiva di crescita e certezza». Anche la Lega aveva ha spinto sul tema, parlando di un «addio annunciato» da parte delle compagnie. «Il problema è legato all' immobilismo e all' incapacità dei 5 stelle», ha detto la deputata Ketty Fogliani.

Savona News

Savona, Vado

Savona, fa discutere la bozza del piano del traffico di Arecco, il vicesindaco: "Dobbiamo invogliare la gente a prendere l' autobus"

La proposta dell' assessore leghista non è piaciuta al sindaco Caprioglio, ma Arecco non molla: "Si parla di partecipazione, forse non ci siamo abituati". Tutti i passaggi salienti della bozza del piano del traffico

SAVONA NEWS

/ ATTUALITÀ

Savona, fa discutere la bozza del piano del traffico di Arecco, il vicesindaco: "Dobbiamo invogliare la gente a prendere l'autobus"

La proposta dell'assessore leghista non è piaciuta al sindaco Caprioglio, ma Arecco non molla: "Si parla di partecipazione, forse non ci siamo abituati". Tutti i passaggi salienti della bozza del piano del traffico

"La novità del percorso è che viene portato dal basso, discusso e poi passerà in giunta. Si parla di partecipazione, forse non ci siamo abituati". Il vice sindaco e assessore con delega alla viabilità Massimo Arecco prosegue sulla sua linea legata alla bozza del piano traffico che verrà presentato prima in una commissione consiliare (su richiesta di convocazione della minoranza) e poi successivamente in giunta. Un passaggio che non è piaciuto al sindaco Ilaria Caprioglio che già aveva stoppato l' idea mesi fa, in attesa degli studi sui flussi del traffico commissionati dall' Unione Industriali al Campus universitario di Savona e che dovrebbero essere svelati a breve. "Sono andato avanti perchè ora finalmente c' è qualcosa sul quale discutere. I dati del traffico sono sufficienti quelli utilizzati per analizzare una situazione che è complessa e sotto gli occhi di tutti. Con un piano del genere avremo una visione globale" continua Arecco. Nei mesi scorsi il vice sindaco leghista, ha pubblicato sul blog degli assessori savonesi tutti gli iter e passaggi di questa bozza. Una scelta inusuale, ma che come ha sempre specificato, è da considerarsi come "partecipativa" visto che sono stati coinvolti i comuni limitrofi da Finale a Varazze, la Provincia, TPL, Unione industriali, l' Autorità di sistema portuale, i Sindacati, i Commercianti e gli Artigiani, i taxisti, gli ordini professionali, le asociazioni di proprietari e le associazioni ambientaliste. "Per il 2018 abbiamo dati aggiornati che indicano numeri importanti. Aggiungiamoci la Maersk e il porto, in quanto non ci sono solo auto che attraversano Savona ma camion e mezzi pesanti, dobbiamo fare il possibile perchè ci siano nuove infrastrutture che attualmente non ci sono ma che dovranno esserci tra qualche anno - continua Arecco - dobbiamo far sì che si potenzi il trasporto ferroviario perchè le merci non devono passare dai camion". "Io non voglio decidere niente, arrivo con una proposta, con delle idee/ragionamenti e ora si apre il dibattimento. In Europa le città si stanno chiudendo al traffico, noi che parliamo di un territorio contenuto, dobbiamo invogliare la gente a prendere l' autobus. Bisogna iniziare a cambiare mentalità tutti, le strade sono quelle che sono, ribaltare il ragionamento cercando di trovare un nuovo modo di vivere la città. I consiglieri e il sindaco dovrebbero entusiasti di questo e partecipare portando nuove idee" conclude l' assessore del Carroccio. La bozza di Arecco si concentra sulla creazione di un percorso anulare a senso unico (eccetto per il tratto compreso tra Via Don Minzoni e Via Giusti, e Via Gramsci, mantenuti a doppio senso) antiorario, a due corsie, una per i mezzi privati e l' altra per i bus, sviluppato attorno al centro della città, dedicato alla viabilità principale. Partendo dalla Stazione Ferroviaria, punto di snodo e di interscambio con il trasporto su ferro (per il quale, di recente, è stata finalmente presa in considerazione la proposta di potenziamento della linea da e per il Piemonte, con l' inserimento del secondo binario sulla tratta Savona - Cairo), si percorre Via Pirandello fino alla rotonda di Via Collodi. È stato ipotizzato di invertire il senso di marcia lungo l' asse di Via Collodi, Via Corsi, Via Giuria, fino all' innesto con Via Gramsci. Preso atto della limitata larghezza della strada, il tratto fino al ponte di Santa Rita non prevede la presenza di una corsia riservata ai bus. L' innesto tra Via Gramsci e corso Mazzini potrebbe prevedere utilizzo della rotonda esistente davanti al mercato civico, oppure inserimento di una seconda, nuova, rotonda a ridosso di Via Giuria, oppure un nuovo sistema semaforico. Si procede quindi su Via Gramsci fino alla Torretta. In Via

Berlingeri è stato ipotizzato di invertire il senso di marcia, si prosegue lungo Via Famagosta, Piazza Diaz, Via dei Mille, Piazza

Marconi, Via Brignoni, Piazza Saffi, Via Don Bosco (riportata all' antico senso di percorrenza), Via Aglietto, Via Maciocio, Stazione. All' interno di questo percorso sono previsti due "innesti" nel centro ottocentesco: lungo Via Manzoni e Via XX Settembre: quella soluzione consentirebbe di avvicinare gli autobus ai punti attrattivi presenti in zona. Un secondo vantaggio che potrebbe avvenire invertendo il senso di marcia lungo l' asse da Via Collodi a Via Gramsci sarebbe quello della creazione di un' alternativa parallela all' asse che, da corso Tardy & Benech, prosegue lungo corso Mazzini, il porto, la Torretta. Un' altra criticità savonese sono i parcheggi. E nella bozza del traffico è stato ipotizzato di riservare i posti auto presenti all' interno del centro città, nel perimetro indicativamente delimitato da Via IV Novembre, Via XX Settembre, Corso Colombo, Corso Mazzini, Via Gramsci, Via Famagosta e Via dei Mille (indicato con il colore giallo nella planimetria allegata), ai residenti con bollino, ai disabili, al carico/scarico merci e alle soste a tempo limitato (200 sarebbero utilizzati per le soste brevi) Le strade interessate dall' eliminazione delle attuali corsie bus preferenziali, nella presente proposta, saranno quindi Via Paleocapa, Via Niella, Via Boselli, Via Sauro, Via Dei Vegerio. Un' ulteriore ipotesi per riqualificare l' intero centro cittadino, prevede l' ampliamento dell' attuale area pedonale, inglobando una parte di Via Paleocapa (nel tratto compreso tra Via Manzoni e Via XX Settembre), Via Cesare Battisti e la totalità di Piazza Mameli (l' intera operazione comporterebbe il sacrificio complessivo di circa 150 posti auto). Nelle zone periferiche con particolari problemi di parcheggio, come il quartiere delle Fornaci, per i residenti verrebbero riservati invece posti auto dedicati. L' imminente pedonalizzazione, già programmata da tempo, del tratto finale di Corso Italia, potrebbe essere l' occasione per estendere l' area pedonalizzata a Via Untoria, cercando di migliorare la fruibilità del mercato civico. L' area pedonale, che collegherebbe Piazza del Popolo ai Giardini del Prolungamento, potrebbe costituire il centro di un sistema di percorsi ciclo pedonali. Riprendendo infatti un progetto redatto alcuni anni fa, commissionato dal Comune e che non è stato realizzato, verrebbe realizzato il collegamento tra il Tribunale, la Piscina Zanelli e i Giardini del Prolungamento utilizzando il tracciato ferroviario della vecchia linea per Ventimiglia. Il progetto prevede la costruzione di due passerelle sopra Via Luigi Corsi e Corso Mazzini e l' attraversamento di Corso Colombo con l' utilizzo del vecchio sottopasso murato e abbandonato, che sbuca tra la piscina e il Letimbro. Se si ipotizza di non far passare più gli autobus in via Alessandria è prevista poi una pista ciclabile per collegare i giardini d via Verdi a quelli delle Trincee passando per via Acqui.

L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Passeggeri, Genova cresce ancora

Le previsioni per il 2020 sono positive: boom delle crociere nel capoluogo

Pirateria, la Nigeria investirà 195 milioni di dollari nel 2020 per arginare gli attacchi

Navi e yacht fanno volare l'export della Turchia

Passeggeri, Genova cresce ancora

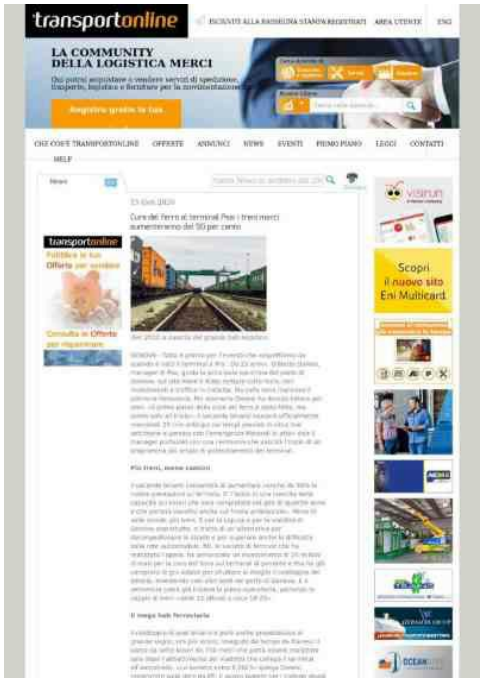
Trasporto animali sempre più green

Con il mese di dicembre si è chiuso un 2019 dal deciso andamento in positivo per quanto riguarda il traffico crociere, segnato anche da e un incremento dei volumi dei passeggeri dei traghetti nel porto di Genova. Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2019 sono stati registrati 3.518.091 passeggeri contro i 3.091.845 del 2018. I numeri indicano così un incremento di 426.246 unità (+13,8%). I passeggeri crociera sono passati da 1.011.398 nel 2018 a 1.349.370 nel 2019 (+337.972 unità pari a +33,42%). Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato un buon incremento, passando da 2.080.447 nel 2018 a 2.168.721 nel 2019 (+88.274 unità, pari al +4,24%). Crociere Il 2019 ha registrato 281 toccate nave con 1.349.370 crocieristi, di cui 711.500 home port e 637.870 in transito, in forte incremento rispetto al 2018 (+337.972 passeggeri). Mentre l'incremento dei passeggeri home port rispetto all'anno precedente si attesta al 26%, l'aumento dei passeggeri in transito registra una percentuale decisamente più alta, pari al 43% circa, confermando la tendenza in corso da tempo di un aumento progressivo della quota rappresentata dai crocieristi in transito. Da notare infatti che nel 2019 i pax in transito hanno rappresentato il 47,3% del totale dei crocieristi, mentre nel 2018 la percentuale era del 44%, nel 2017 del 41,6%, nel 2016 del 37% e nel 2015 del 33,3%. In cinque anni l'incidenza dei passeggeri in transito sul totale dei crocieristi annuali movimentati è incrementata di 14 punti. «Sempre importante e maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2019 ha portato nei terminal genovesi 203 toccate con oltre 1.100.000 passeggeri, confermando la leadership del traffico crociere nel porto di Genova» scrive Stazioni Marittime in una nota. «Di rilievo anche i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il Porto di Genova, portando un totale di 41 toccate e oltre 178.000 passeggeri». Terza compagnia per navi e passeggeri movimentati è stata Princess Cruises, con 10 toccate e oltre 28.000 passeggeri circa. «Da porre in rilievo la conferma della presenza a Genova della compagnia americana Disney Cruise Line, con 3 scali effettuati per un totale di circa 7.500 passeggeri transitati». Per il 2020 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del 2%. Il traffico crociere invece dovrebbe registrare ancora un incremento: nel 2020 verranno movimentati 280 scali con circa 1.400.000 di crocieristi, di cui 750.000 home port e 650.000 transiti.

Transportonline

Genova, Voltri

Cura del ferro al terminal Psa: i treni merci aumenteranno del 50 per cento



GENOVA - Tutto è pronto per l'evento che «aspettiamo da quando è nato il terminal a Pra'. Da 25 anni». Gilberto Danesi, manager di Psa, guida la principale banchina del porto di Genova: sul lato mare è filato sempre tutto liscio, con investimenti e traffico in crescita. Ma sulla terra mancava il polmone ferroviario. Per ottenerlo Danesi ha dovuto lottare per anni: «Il primo passo della cura del ferro è stato fatto, ma siamo solo all'inizio». Il secondo binario nascerà ufficialmente mercoledì 29 («in anticipo sui tempi previsti di circa due settimane e persino con l'emergenza Morandi in atto» dice il manager portuale) con una cerimonia che sancirà l'inizio di un programma più ampio di potenziamento del terminal. Più treni, meno camion Il secondo binario consentirà di aumentare «anche de 50% le nostre prestazioni su ferrovia. E' l'inizio di una crescita della capacità sui binari che sarà completata nel giro di qualche anno e che porterà benefici anche sul fronte ambientale». Meno tir sulle strade, più treni. E per la Liguria e per la viabilità di Genova soprattutto, si tratta di un'alternativa per decongestionare le strade e per superare anche le difficoltà sulla rete autostradale. Rfi, la società di ferrovie che ha realizzato l'opera, ha annunciato un investimento di 25 milioni di euro per la cura del ferro sul terminal di ponente e Psa ha già comprato le gru adatte per sfruttare al meglio il raddoppio del binario, investendo così altri soldi nel porto di Genova. E a settembre potrà già iniziare la piena operatività, portando le coppie di treni «dalle 12 attuali a circa 18-20». Il mega hub ferroviario Il raddoppio di quel binario è però anche propedeutico al grande sogno, ora più vicino, inseguito da tempo da Danesi: il parco da sette binari da 750 metri che potrà essere realizzato solo dopo l'abbattimento del viadotto che collega il terminal all'autostrada. «Lo avremo entro il 2023» spiega Danesi rassicurato sulle date da Rfi. Il nuovo bypass per i camion dovrà essere realizzato tenendo conto della batteria di binari che «aumenterà ulteriormente la nostra operatività». Quando sarà pronta anche questa opera, Genova potrà competere con gli altri scali «guardando finalmente anche a Nord» dice Danesi. Leggi tutta la notizia

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«Tutti i rischi del gas trasportato via mare nel nostro golfo»

Finanza nei Comuni per gli appalti sulle luci pubbliche

«Accelerare subito per la Pontremolese»

«Tutti i rischi del gas trasportato via mare nel nostro golfo»

«Sulle strade del Limone più lampioni e strisce»

«È incauto, sostenere che l' impatto dell' aumento di traffico di gas liquido naturale via mare e via terra, da Panigaglia per il porto e viceversa sarà irrisorio. Si inizia male, almeno a livello comunicativo, se si rimuove il tema dei rischi. Tanto più che il progetto va a collocarsi in un golfo già oberato di problematiche ambientali e di rischi incidentali, sia pure potenziali». Il giurista ambientale Marco Grondacci puntualizza così le preoccupazioni ambientaliste per il nuovo sistema di chiatte, che faranno la spola nel golfo, cariche di gas. L' impatto è stato giudicato «irrisorio», nella documentazione depositata dalla Snam all' attenzione del ministero per l' ambiente. «Le bettoline però non trasporteranno caramelle - ricorda - ma sostanze potenzialmente pericolose. Si parla di gas naturale lique fatto, non a caso assoggettato alla normativa sul rischio di incidente rilevante». In questo senso, rileva, l fatto che le chiatte non siano significative nel numero rispetto al traffico navale ordinario, «non ha alcun significato». Al contrario, si va «ad aggravare la situazione, proprio per la rilevanza che ha già il traffico portuale», fra movimentazioni di unità di natura commerciale, nautica, da diporto e militare. Peraltro, osserva il giurista, di questo aggravio «lo studio preliminare ambientale presentato in allegato al progetto non dice nulla, limitandosi ad affrontare la prevenzione del rischio incidenti solo nell' area dell' attuale rigassificatore». Il nodo centrale è la compresenza di tante anime strette l' una all' altra, in poco spazio, senza un adeguato studio di sicurezza integrato dell' area portuale. «Gli addetti ai lavori dovrebbero conoscere la problematica dell' effetto domino. Nel golfo, oltre Panigaglia, sussistono più impianti assoggettati alla direttiva Seveso. Va valutato l' impatto cumulativo con gli altri progetti esistenti nell' area interessata, in un' area sensibile, in cui esistono attività diverse, come l' allevamento dei muscoli». - S.COGG.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Comune ed ecologisti contro i rumori in porto

Rumori in porto: l' amministrazione ha fatto ieri il punto con i cittadini e le associazioni ambientaliste. Nel corso dell' incontro Arpal ha illustrato i risultati del monito raggio acustico effettuato con la polizia municipale nella fascia retroportuale a settembre, mentre amministrazione e autorità di sistema portuale hanno ricordato le misure già intraprese per mi gliorare la convivenza tra lo scalo e i quartieri. Come le barriere fonoassorbenti. Al tavolo tecnico presenti l' assessore Kristopher Casati e rappresentanti di Italia Nostra, Vas, Comitato quartieri del levante. L' interlocuzione con i cittadini e le associazioni ambientaliste continuerà, con lo scopo di «mantenerli sempre informati sugli sviluppi delle azioni man mano intraprese e sulla loro efficacia» ha detto Casati. -

I vecchi pneumatici saranno smaltiti da TermoMeccanica

Il Governo convoca politici e parti sociali sulla dismissione Enel

Lavori sui pontili per l'imbarco dei traghetti

Ai giardini pubblici verranno piantati 218 nuovi alberi

Ambientalisti chiedono un'inchiesta pubblica

Comune ed ecologisti contro i rumori in porto

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Porto, guerra ai rumori con... l' autovelox

Il dossier di Arpal illustrato alle associazioni. Tra le idee per mitigare l' impatto anche asfalto fonoassorbente e doppi vetri per le case

Intorno all'economia

La Spezia

Porto, guerra ai rumori con... l'autovelox

Il dossier di Arpal illustrato alle associazioni. Tra le idee per mitigare l'impatto anche asfalto fonoassorbente e doppi vetri per le case

Per gli ambientalisti si tratta solo di «pannicelli caldi» che risolvono poco

Oggi l'addio all'ingegner Arcangelo Ferrari

di Franco Antola LA SPEZIA Abbassamento dei limiti di velocità all' interno della viabilità portuale, anche con l' installazione di autovelox per scoraggiare dal pigiare troppo sull' acceleratore; completamento delle barriere anti-rumore, col relativo collaudo; impiego di asfalto fonoassorbente. Oltre all' extrema ratio delle protezioni «passive» da realizzare a spese dei responsabili dell' inquinamento acustico nelle abitazioni più esposte, tipo doppi vetri. Per ora le misure sul tappeto più a portata di mano per ridurre le «emissioni rumorose» del porto mercantile - di cui si sta occupando anche la magistratura - sono queste, e ciascuno si impegnerà a fare la sua parte: Comune, Sistema portuale, Capitaneria e operatori. Anche se la soluzione non potrà che essere trovata nell' ambito di un piano di risanamento acustico di cui si deve far carico il Comune e che potrebbe essere messo nero su bianco entro fine anno. Le conclusioni del tavolo tecnico svoltosi ieri mattina in Comune sono queste e non hanno per la verità soddisfatto più di tanto le associazioni ambientaliste invitate, soprattutto per ascoltare dalla voce del dottor Walter Piromalli di Arpal la relazione, del 29 novembre 2019, e già trasmessa a Comune e AP, oltre che alla Procura della Repubblica e al ministero. Il dossier - anticipato nelle sue parti essenziali anche da La Nazione a inizio dicembre - conferma che il rumore raggiunge e talvolta supera i limiti. Il traffico stradale per esempio, da solo, sfora i limiti, mentre l' infrastruttura ferroviaria si mantiene al di sotto. Quanto al porto, considerato singolarmente, «potrebbe collocarsi intorno ad eventuali limiti di legge». Il fatto è che «l' insieme dei contributi di queste infrastrutture supera il valore limite di legge più alto attualmente previsto». Insomma si deve intervenire, e lo dice la stessa Arpal. All' incontro erano presenti, oltre all' assessore all' Ambiente Kristopher Casati, alla dirigente Laura Niggi e al comandante della Polizia municipale Alberto Pagliai, anche i rappresentanti di Adsp (Davide Vetrala), Capitaneria (comandante Stella) e Asl. Per gli ambientalisti, Luca Cerretti (Italia Nostra), Franco Arbasetti (Vas onlus) e Vincenzo Gasparini (Coordinamento quartieri di Levante). Ad introdurre l' incontro Niggi e Casati, che hanno fatto il punto alla luce degli interventi già adottati, a cominciare dalle barriere fonoassorbenti lungo viale San Bartolomeo. Da parte del Comune ora si aspetta la nuova zonizzazione, in modo da rivedere le aree più esposte dove intervenire con le misure, un passaggio obbligato per mettere mano al piano di risanamento acustico. I tempi? Per zonizzazione e successivo piano si ipotizza la fine dell' anno, per poi procedere in concreto all' attuazione delle misure necessarie, di cui però allo stato è impossibile prevedere i tempi. Il confronto è stato pacato, ma il fronte ambientalista si è detto tutt' altro che soddisfatto: «Solo pannicelli caldi - è stato il commento all' uscita della riunione del tavolo tecnico - servono interventi più ampi in una revisione complessiva del rapporto fra porto e città, e comunque un nuovo piano di risanamento acustico, ormai vecchio di decenni». Esigenza che del resto traspare anche dalla relazione di Arpal, dove si sottolinea, fra le altre criticità, quella circolazione dei mezzi pesanti nei piazzali operativi, definita «la problematica più significativa e per l' intensità dei rumori provocati, e per la loro persistenza». Un fronte che l' Agenzia regionale ammette essere «particolarmente difficile da affrontare». Il tema

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

sarà approfondito in nuovi incontri, rispetto ai quali le parti si sono impegnate a partecipare anche a cadenza periodica. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Citta della Spezia

La Spezia

Inquinamento acustico, incontro in Comune

La Spezia - L' assessore all' Ambiente Kristopher Casati, congiuntamente ai rappresentanti del Tavolo tecnico costituito per le problematiche dei rumori portuali, ha incontrato gli esponenti delle Associazioni ambientaliste e Comitati interessati alla problematica (per Italia nostra Dott. Cerreti, per VAS onlus Arbasettti, e per il Comitato dei quartieri del levante l' ing Gasparini). In tale sede il responsabile del settore acustica di Arpal, dott. Piromalli, ha illustrato le risultanze del monitoraggio acustico condotto in collaborazione con la Polizia Municipale, lungo tutta la fascia retroportuale, nello scorso mese di settembre. Durante la riunione sono stati acquisiti gli apporti dei sopra citati rappresentanti delle associazioni al fine di condividere il percorso più efficace per il conseguimento degli obiettivi di risanamento e di convivenza delle attività portuali con i quartieri retrostanti. Inoltre sia il Comune che l' Autorità portuale hanno brevemente illustrato le azioni recentemente intraprese ed i propri programmi per quelle future. Infine, si è convenuto di continuare questa interlocuzione con comitati ed associazioni, per mantenerli costantemente informati sugli sviluppi delle azioni man mano intraprese e sulla loro efficacia. Mercoledì 15 gennaio 2020 alle 19:23:44 Redazione.

Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

LA DECISIONE DELL' ORGANO AMMINISTRATIVO

Respinto dal Tar il ricorso di Di Marco «Basta liti, non presenterò appello»

L' ex presidente dell' Autorità portuale: «Non ho rimpianti né desideri di rivalsa Felice a Venezia, resto legato a Ravenna. Spero che Rossi riesca dove ho fallito»

GIANLUCA ROSSI

Ravenna

LA DECISIONE DELL'ORGANO AMMINISTRATIVO

Per il caso Sanghi si attende il secondo grado

Respinto dal Tar il ricorso di Di Marco «Basta liti, non presenterò appello»

L'ex presidente dell'Autorità portuale: «Non ho rimpianti né desideri di rivalsa Felice a Venezia, resto legato a Ravenna. Spero che Rossi riesca dove ho fallito»

La Finanza sequestra potente motoscafo a Casalborsetti

RAVENNA E' stato respinto dal Tar dell' Emilia Romagna il ricorso avanzato dall' ex presidente dell' Autorità portuale di Ravenna, Galliano Di Marco. Istanza presentata all' indomani del suo allontanamento avvenuto al termine del mandato (al suo posto venne nominato come commissario straordinario l' ammiraglio Giuseppe Meli, n dr) e con la quale il dirigente aveva anche chiesto un risarcimento peril danno di immagine che riteneva di aver subito da quella vicenda. La decisione Valutando l' insussistenza del requisito di interesse, l' organo amministrativo ha espresso il proprio parere negativo sul ricorso presentato dall' ex numero uno dell' ente diviaAntico Squero, oggi direttore generale del terminal passeggeri di Venezia. In sostanza la decisione sembra riconoscere la competenza sulle nomine come valutazione soggettiva in capo al ministro alle Infrastrutture, incarico all' epoca dei fatti ricoperto da Graziano Delrio. Passato, presente e futuro Una decisione arrivata nei giorni scorsi come conferma lo stesso Di Marco per il quale il verdetto non è giunto inatteso e che, spiega, «passata la rabbia iniziale avevo anche valutato l' ipotesi di non procedere oltre, ma i miei legali mi avevano consigliato di lasciare che a decidere in merito alla questione fosse il Tar. Sono passati ormai 4 anni e se tornassi indietro non rifarei il ricorso ma nelle cose bisognerebbe sempre passarci due volte. Oggi sono felice di essere a Venezia e di questo ringrazio Delrio, artefice indiretto del mio passaggio in Laguna per un incarico molto prestigioso ma anche altrettanto difficile. Non ho rimpianti né sentimenti di rivalsa - commenta - e non farò appello al Consiglio di Stato controla decisione, anche perché non ho più voglia di litigare con nessuno e preferisco occuparmi del lavoro che mi sta assorbendo a Venezia e non solo». Di Marco infatti è stato recentemente nominato presidente di un' importante società autostradale del Nord Italia ed è amministratore delegato della società che gestisce i superyacht nel capoluogo lagunare. Il legame con la città Trail dibattito sulle grandinavi, il problema delle maree e le altre incombenze manca il tempo per guardarsi indietro. Nonostante la mole di impegni però, per Galliano Di Marco resta forte il legame con la città dove, spiega, «ho ancora tanti amici ed estimatori che frequentemente mi vengono a trovare a Venezia. Sento spesso alcuni ex colleghi ai quali sono affezionato e non sono mancate occasioni di confronto anche l' attuale presidente Daniele Rossi che ho incontrato a Miami in aprile per il Seatrade sulle crociere e al quale auguro di cuore di riuscire dove io ho fallito. Sono contento di aver letto del bando per il progetto Hub e spero si riesca a recuperare il tempo perduto per darvi seguito e a dragare i fondali. Per quanto mi riguarda- conclude Di Marco -, ritengo di aver svolto il mio compito al meglio nel periodo trascorso in Romagna e ringrazio sempre chi mi ha dato la possibilità di fare quell' esperienza che reputo sia stata molto positiva a livello personale e professionale. In particolare mi riferisco a Vasco Errani e Alfredo Peri ai quali confermo la mia immutata stima e riconoscenza».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

Per il caso fanghi si attende il secondo grado

Se sul fronte del ricorso amministrativo al Tar la questione può dirsi conclusa alla luce dell' intenzione di Galliano Di Marco di non ricorrere contro la decisione, resta invece aperto il fronte sulla gestione dei fanghi di dragaggio del canale Candiano. L' estate scorsa infatti la Procura di Ravenna ha presentato appello contro la decisione di primo grado, processo che si era concluso un anno fa con tre condanne (16 mesi per l' ex presidente dell' Autorità Portuale, Galliano Di Marco, 9 mesi per l' allora amministratore delegato di Cmc Dario Foschini e il consigliere del c da Maurizio Fucchi) e tre assoluzioni .

Ravenna

LA DECISIONE DELL'ORGANO AMMINISTRATIVO

Per il caso fanghi si attende il secondo grado

Respinto dal Tar il ricorso di Di Marco «Basta liti, non presenterò appello»

L'ex presidente dell'Autorità portuale: «Non ho rimpianti né desideri di rivalsa Felice a Venezia, resto legato a Ravenna. Spero che Rossi riesca dove ho fallito»

La Finanza sequestra potente motoscafo a Casalborsetti

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Berkan B, indagine chiusa: tre sotto accusa

La procura vuole portare a processo i vertici dell'Autorità portuale. L'accusa è di inquinamento ambientale

Il relitto affondato in Piallassa
Berkan B, indagine chiusa: tre sotto accusa
VUOTIAMO IL SACCO!
(ma fino al 25 Gennaio)
SCONTI fino al 70%

Il reato delineato per tutti e tre, è quello di inquinamento ambientale. E l' avviso di conclusione indagine appena recapitato ai diretti interessati, significa che la procura intende portarli a processo. A dovere rispondere delle conseguenze del parziale affondamento in piallassa della Berkan B con fuoriuscita di idrocarburi, saranno dunque i vertici di Autorità Portuale a partire dal presidente Daniele Rossi per proseguire con il segretario generale Paolo Ferrandino e infine troviamo il dirigente amministrativo Fabio Maletti. È stata invece stralciata la posizione del quarto indagato, ovvero il perito industriale Loriano Bernardini, proprietario dello scafo e titolare di un' impresa individuale specializzata nel taglio dei metalli. Come prevede la legge, a questo punto i diretti interessati potranno chiedere alla procura di essere ascoltati. Nel caso, sarebbe la terza volta. Perché era già accaduto una prima volta nel corso dell' estate davanti al pm Angela Scorza, titolare dal fascicolo assieme al procuratore capo Alessandro Mancini. E poi il 23 settembre davanti al gip Janso Barlotti che due giorni dopo li aveva sospesi tutti e tre dall' incarico per un anno per pericolo di reiterazione del reato con conseguente nomina di un commissario esterno. Il penultimo capitolo della vicenda, porta la data del 28 ottobre scorso quando il tribunale del Riesame di Bologna aveva deciso per l' azzeramento della sospensione ripristinando di conseguenza l' organigramma del vertice di Autorità Portuale. Tecnicamente si era trattato di una riforma dell' ordinanza e, per l' effetto, di una revoca delle misure interdittive. Ovvero di qualcosa che faceva presumibilmente riferimento alle sole necessità cautelari. In attesa di motivazioni, di fatto nel dispositivo naturalmente nulla era stato indicato circa la sussistenza del cosiddetto fumus, ovvero di sufficienti presupposti per delineare il reato contestato. Tanto che la procura si era mossa per completare l' analisi del materiale giunto dalle consulenze tecniche disposte sul relitto. Tra le ultime depositate, figura quella di un ingegnere navale secondo il quale già nel 2018, ancora prima che la Berkan B affondasse, sarebbe stato possibile individuare le casse carburante per procedere a bonifica. Tanto che un operaio di Secomar, era stato fotografato mentre, a relitto già affondato, realizzava operazioni di aspirazione dai tubi di sfogo delle casse: ovvero era stato in grado di individuarle. In assoluto, la prima consulenza finita sul piatto dell' accusa, aveva però riguardato i gabbiani trovati morti attorno al relitto: deceduti proprio a causa della fuoriuscita di idrocarburi, secondo l' istituto zoo-profilattico sperimentale (sede di Lugo). Le carcasse prelevate il 5 luglio dall' area adiacente al relitto, si presentavano non solo imbrattate di materiale oleoso: ma i pennuti erano pure dimagriti e senza cibo nello stomaco. Ebbene, il deterioramento della fauna di un ecosistema rappresenta appunto uno dei parametri per contestare il reato di inquinamento ambientale. Andrea Colombari.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

le tappE DELL' INCHIESTA

Un collasso «largamente annunciato»

Le dure parole del Gip nell' ordinanza azzerata E la replica di Daniele Rossi

Per il gip di Ravenna già nel marzo 2018, esisteva più di un presupposto per dichiarare decaduta la concessione. Il 5 febbraio 2019 con il collasso del relitto, non si poteva «più parlare di rischio» bensì di «dato certo» peraltro definito «largamente preannunciato». Gli avvocati difensori davanti al Riesame avevano sostenuto, tra le altre cose, che il reato di inquinamento non è contestabile in una situazione così circoscritta; e che comunque la competenza sulla vicenda era in capo all'autorità marittima. In un incontro al Propeller, Rossi (foto) aveva precisato: «In quel momento abbiamo fatto quelle riflessioni assieme ad altri, le abbiamo condivise in sede istituzionale. Il risultato è stato non soddisfacente, ma meno grave di quello che sarebbe potuto essere».

Il relitto affondato in Piallassa

Un collasso «largamente annunciato»

Berkan B, indagine chiusa: tre sotto accusa

VUOTIAMO IL SACCO!
(ma fino al 25 Gennaio)
SCONTI fino al 70%

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

la nostra iniziativa

Domani all' Autorità portuale il dibattito organizzato dal Tirreno

Appuntamento domani sera, alle 21, nella sala dell' Autorità portuale a Marina di Carrara, per parlare della proposta dei nuovi stalli blu a Marina. Il confronto pubblico è organizzato dal Tirreno e sarà presente per l' amministrazione comunale il vicesindaco Matteo Martinelli. Sarà una occasione, per i residenti di Marina e non solo, per esprimere le proprie opinioni, schierarsi a favore o contrari al progetto di sosta a pagamento che, come abbiamo scritto sulle pagine del nostro giornale, sarà in principio, un progetto pilota che riguarderà solo una zona limitata del litorale. L' obiettivo del nostro confronto pubblico è quello di creare un dibattito pubblico in cui ognuno potrà manifestare le proprie idee, mentre l' amministrazione avrà l' occasione di poter spiegare al meglio la proposta dei parcheggi a pagamento che divide Marina di Carrara.

CARRARA

Vannucci: solo un modo per far cassa
Lapucci: è mancato del tutto il confronto

Domani all' Autorità portuale
Il dibattito organizzato dal Tirreno

Sosta a pagamento a Marina di Carrara
Parliamone con il Tirreno

«L'ipotesi degli stalli blu
limitata a largo Cacciatori»

Messaggero Marittimo

Marina di Carrara

Portolab: via alla terza edizione a Marina di Carrara

Conoscere competenze e valori dell'attività portuale, spesso misconosciuta

Giulia Sarti

MARINA DI CARRARA Si rinnova per il terzo anno l'appuntamento con Portolab, il progetto per circa 400 alunni delle scuole primarie della provincia di Massa-Carrara che visiteranno il porto di Marina di Carrara. Fino al termine dell'anno scolastico ogni lunedì, giorno in cui è presente la nave Rosa dei Venti, le classi saranno accolte per scoprire le competenze ed i valori dell'attività portuale, spesso misconosciuta. Un laboratorio a cielo aperto che prevede, prima della visita a bordo della nave, ro-ro che opera sulla linea Marina di Carrara/Cagliari, testimonianze da parte di importanti componenti della comunità portuale: Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza e Polizia di Frontiera Marittima. Nel primo incontro di Portolab a cui hanno preso parte il Comandante della Capitaneria di porto, Giuseppe Aloia, il Comandante del Gruppo di Marina di Carrara della Guardia di Finanza Luca Formica, il Responsabile della Dogana Marco Baglini, l'amministratore delegato di M.A. Grendi dal 1828, Costanza Musso e la responsabile della comunicazione e Marketing dell'AdSp Monica Fiorini, sono stati mostrati ai 29 alunni delle classi quarta della Scuola primaria S.D'Acquisto e della quinta della E.De Amicis, alcuni video istituzionali, raccontando loro quali sono le funzioni svolte nel porto. Tutti gli studenti, accompagnati dalle insegnanti, sono poi partiti per la visita in porto dove hanno potuto assistere alle operazioni portuali, all'apertura di un container. Al termine, hanno visitato la nave partendo dalla stiva per arrivare fino al ponte di comando. L'iniziativa è nata nel 2018 grazie alla collaborazione tra l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale e il Gruppo Grendi, che opera nello scalo toscano, visto il successo che da anni ottiene nel terminal Lsct del porto della Spezia dove migliaia di bambini hanno partecipato al progetto, nato nel 2006, su iniziativa del gruppo Contship Italia per raccontare la vita e il lavoro all'interno del porto e dei centri intermodali: un mondo che, per ragioni di sicurezza, è inaccessibile e poco conosciuto. Infatti, prezioso è stato il supporto fornito da Contship per realizzare anche nel porto di Carrara il progetto.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, Sintermar/Grimaldi si espande nell' ex Trinseo

Rilevata un' area da 84 mila metri quadri strategica per le movimentazioni ferroviarie delle automobili

Passa a Sintermar l' area dell' ex fabbrica Trinseo del porto di Livorno. Lo annuncia l' advisor dell' operazione, Cushman & Wakefield. Sintermar, società gestita a maggioranza dal gruppo Grimaldi insieme ai Fratelli Neri e a Coifi, rileva un' area di 84 mila metri quadri che fino al 2016 produceva materiali sintetici e plastici. È compresa tra varco Galvani e Sponda Est ma non affaccia sul mare. Sarà un terminal strategico per la movimentazione soprattutto via ferrovia delle automobili trasportate da Grimaldi.

Messaggero Marittimo

Livorno

Provinciali: La Piattaforma Europa non è ferma

Redazione

image_pdfimage_print LIVORNO Il segretario generale dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, Massimo Provinciali, sottolinea come la Piattaforma Europa non sia ferma. Proseguono le attività d'ufficio per la realizzazione, che mai si sono fermate spiega ai nostri microfoni. È stata ricevuta la progettazione preliminare delle opere di difesa a mare e ci si appresta, dice Provinciali, a vagliare la progettazione definitiva. Tutto questo rientra nel percorso che dal 2012 portiamo avanti e che ci impegnerà anche per questo anno, con la prosecuzione del piano regolatore portuale e l'integrazione con l'interporto Vespucci, risorsa fondamentale per nuovi spazi.

shippingitaly.it

Livorno

Porto di Livorno ha chiuso il 2019 a circa 785mila Teu (+10%)

Secondo quanto reso noto dai terminalisti a SHIPPING ITALY, nel 2019 il porto di Livorno ha movimentato poco meno di 784.288 Teu, un dato in crescita del 10,3% (73.780 Teu in più) rispetto ai 710.508 Teu del 2018. Il Terminal Darsena Toscana nell'anno appena trascorso ha movimentato 560.339 Teu (+11,6% sul 2018) mentre al Lorenzini terminal i Teu imbarcati e sbarcati sono stati 223.949 l'anno scorso, in crescita di 15.549 Teu rispetto a un anno prima (+7%). In termini di singoli box movimentati al Lorenzini sono transitati 137.249 container, un numero in crescita rispetto ai 129.550 del 2018. Per quanto riguarda infine le merci varie (prevalentemente project cargo) il terminal partecipato al 50% da Msc ha visto crescere i volumi di merce da 31.148 a 35.148 tonnellate.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' URBANISTICA

Rubini: «I traghetti nell' area dei silos»

«Gli spazi liberati dall' abbattimento dei silos siano funzionali alla liberazione completa del porto antico». Lo chiede Francesco Rubini (Altra idea di città) sottolineando come «la scomparsa dei silos può rappresentare una ghiotta occasione per proseguire il percorso di spostamento delle attività commerciali e traghettistiche dalla zona storica del porto. Un' operazione di questo tipo permetterebbe di riavviare quella non più rinviabile operazione di ricollegamento, fisico e culturale, tra il porto e la città, connettendo di nuovo due corpi che ormai da troppi anni si sentono estranei l' uno all' altro. Ma va anche rimessa in discussione il progetto per il banchimento del molo clementino a favore delle navi da crociera totalmente incoerente con qualsiasi idea di riapertura del porto storico alla città».

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Abbattimento silos, Rubini (AIC): «Spazi siano funzionali alla liberazione del porto antico»

Commenta così Francesco Rubini, capogruppo di Altra Idea di Città, l' abbattimento dei 12 silos Sai nella Darsena Marche

ANCONATODAY Politica

Politica

Abbattimento silos, Rubini (AIC): «Spazi siano funzionali alla liberazione del porto antico»

Commenta così Francesco Rubini, capogruppo di Altra Idea di Città, l'abbattimento dei 12 silos Sai nella Darsena Marche

«Dopo anni di lunga attesa l'abbattimento complessivo dei vecchi silos del porto sembra ormai ad un passo dal concludersi. Un fatto importante, non solo per l'area portuale e le sue attività socio economiche, ma anche per la città intera che potrebbe beneficiarne nella sua stessa struttura urbanistica e morfologica nonché in un progetto complessivo di rilancio del porto in chiede socio - culturale».

Commenta così Francesco Rubini, capogruppo di Altra Idea di Città, l'abbattimento dei 12 silos Sai nella Darsena Marche.

«Come movimento politico crediamo infatti che la liberazione degli spazi causata dalla scomparsa dei silos, più di 30000 mq lungo le banchine 19,20 e 21 della darsena Marche, può rappresentare una ghiotta occasione per proseguire il lento, ma meritorio percorso di spostamento delle attività commerciali e traghettistiche dalla zona storica del porto. Dopo la riapertura del porto antico e la sua massiccia frequentazione quotidiania di anconetani e non, è ora di proseguire su questa strada al fine di liberare del tutto l' area antica da qualsiasi traffico merci e passeggeri spostando questi flussi a nord proprio negli spazi che furono dei silos. Un'operazione di questo tipo permetterebbe di riavviare

«Dopo anni di lunga attesa l' abbattimento complessivo dei vecchi silos del porto sembra ormai ad un passo dal concludersi. Un fatto importante, non solo per l' area portuale e le sue attività socio economiche, ma anche per la città intera che potrebbe beneficiarne nella sua stessa struttura urbanistica e morfologica nonché in un progetto complessivo di rilancio del porto in chiede socio - culturale». Commenta così Francesco Rubini, capogruppo di Altra Idea di Città, l' abbattimento dei 12 silos Sai nella Darsena Marche. «Come movimento politico crediamo infatti che la liberazione degli spazi causata dalla scomparsa dei silos, più di 30000 mq lungo le banchine 19,20 e 21 della darsena Marche, può rappresentare una ghiotta occasione per proseguire il lento, ma meritorio percorso di spostamento delle attività commerciali e traghettistiche dalla zona storica del porto. Dopo la riapertura del porto antico e la sua massiccia frequentazione quotidiana di anconetani e non, è ora di proseguire su questa strada al fine di liberare del tutto l' area antica da qualsiasi traffico merci e passeggeri spostando questi flussi a nord proprio negli spazi che furono dei silos. Un' operazione di questo tipo permetterebbe di riavviare quella non più rinviabile operazione di ricollegamento, fisico e culturale, tra il porto e la città, connettendo di nuovo due corpi che ormai da troppi anni si sentono estranei l' uno all' altro. Affinché questa operazione possa però dirsi del tutto riuscita occorrerà rimettere in discussione il progetto per il banchimento del molo clementino a favore delle grandi navi da crociera totalmente incoerente con qualsiasi idea di riapertura del porto storico alla città e liberazione di quell' area da ingombranti ed incongruenti massicce attività economiche. Infine, ma non per importanza, ci auguriamo che questa occasione possa essere quella giusta per riprendere il percorso necessario ed utile alla rimozione di quelle ignobili reti che da anni ingabbiano inutilmente il nostro amato porto. Uno sviluppo sostenibile del porto in chiave sociale, culturale e turistica non è più rinviabile».

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: demolizione silos Sai darsena Marche

Un percorso di cambiamento che nasce dalla parola 'trasformazione' nel porto di Ancona. Sono appena cominciate le attività di preparazione per l' intervento di abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai spa che si trovano alla darsena Marche. Una nuova veste per l' area che nasce dalla riflessione e dalle necessarie risposte al mercato che si sta profondamente modificando. Dopo l' intervento sui 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia srl, che si è svolto fra marzo e giugno 2019, è previsto adesso lo smantellamento dei 12 silos della Sai come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi conclusa il 12 settembre 2019. Costruiti nel 1972, i silos hanno un' altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell' abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell' intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L' ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo. La demolizione dell' impianto in concessione a Sai spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subìto un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico. Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull' utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell' Autorità di sistema portuale e della Capitaneria di porto di Ancona che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d' uso delle banchine stesse. 'Un porto moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per Ancona e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali - dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, un porto che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione'.

shippingitaly.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il porto di Ancona libera circa 33.000 mq di aree in banchina

Il porto di Ancona si prepara a ricavare nuove superfici da destinare ad attività commerciale per complessivi 33.000 mq. Lo ha annunciato l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centrale spiegando che sono appena cominciate le attività di preparazione per l'intervento di abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai spa che si trovano alla darsena Marche. Una nuova veste per l'area che nasce dalla riflessione e dalle necessarie risposte al mercato che si sta profondamente modificando. Dopo l'intervento sui 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia srl, che si è svolto fra marzo e giugno 2019, è previsto adesso lo smantellamento dei 12 silos della Sai come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi conclusa il 12 settembre 2019. Costruiti nel 1972, i silos hanno un'altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell'intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo. Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell'Autorità di sistema portuale e della Capitaneria di porto di Ancona che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine stesse. 'Un porto moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per Ancona e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale. Un porto che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione'.

Il Messaggero (ed. Abruzzo)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Zes, passa l' emendamento abruzzese sui commissari

Abruzzo

Paralisi in autostrada

A14, carte sul tavolo del Gip «Stop al blocco del Cerrano»

Zes, passa l'emendamento abruzzese sui commissari

La neve non c'è ma sono sbarrate le strade per i rifugi: tolto il divieto per lago Racollo

IL VERTICE L' AQUILA La Conferenza delle Regioni ha accolto la proposta del presidente della Regione, Marco Marsilio, di predisporre un emendamento al decreto Milleproroghe che intervenga sulla nomina del commissario di Governo del comitato di indirizzo delle Zes. Con il comma 316 della legge di bilancio, infatti, il Parlamento ha sostituito i presidenti delle Adsp (Autorità di Sistema Portuale) nella funzione di presiedere i comitati di indirizzo con un commissario nominato dal Governo, senza tenere in alcun conto il ruolo e le prerogative delle Regioni. La Conferenza ha quindi dato mandato al vice Presidente della Regione siciliana, Gaetano Armao, di predisporre un testo da sottoporre al Governo, con il quale si chiede di individuare nei presidenti delle Regioni l' autorità incaricata di designare i commissari o, in subordine, di prevedere l' intesa tra Governo e Regioni, anche al fine di evitare un contenzioso di fronte la Corte costituzionale. «Vogliamo ripristinare il ruolo centrale determinante delle Regioni nel governo e nella gestione delle Zes, che sono strumenti strettamente radicati e dedicati allo sviluppo del territorio» ha detto Marsilio. «Avevamo già sottoposto al Ministro Provenzano tutte le perplessità delle Regioni di fronte alla scelta annunciata di prevedere un commissario di Governo, spogliando le Regioni di ogni ruolo in tal senso. Sono soddisfatto del fatto che tutte le Regioni, anche quelle non direttamente interessate alle Zes, abbiano condiviso la mia proposta». La Regione ha anche ottenuto la designazione di Giuseppe Bucciarelli (attuale capo Dipartimento Sanità in Regione) quale membro effettivo della Commissione nazionale per l' aggiornamento dei Livelli Essenziali di Assistenza (Lea) e la promozione dell' appropriatezza nel Servizio Sanitario nazionale. Lo ha comunicato in una nota lo stesso presidente Marco Marsilio, che ha incontrato anche il premier Giuseppe Conte: si è parlato di sisma, per il commissario non c' è ancora la quadratura in maggioranza. S. Das. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Conferenza Regioni, emendamento di Marsilio per nomina del commissario ZES

La Conferenza delle Regioni ha accolto la proposta del presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio, di predisporre un emendamento al decreto 'Milleproroghe' che intervenga sulla nomina del commissario di Governo del comitato di indirizzo delle Zes. Con il comma 316 della legge di bilancio, infatti, il Parlamento ha sostituito i presidenti delle AdSP (Autorità di Sistema Portuale) nella funzione di presiedere i comitati di indirizzo con un commissario nominato dal Governo, senza tenere in alcun conto il ruolo e le prerogative delle Regioni. La Conferenza ha quindi dato mandato al vice Presidente della Regione siciliana, Gaetano Armao, di predisporre un testo da sottoporre al Governo, con il quale si chiede di individuare nei presidenti delle Regioni l' autorità incaricata di designare i commissari o, in subordine, di prevedere l' intesa tra Governo e Regioni, anche al fine di evitare un contenzioso di fronte la Corte costituzionale. 'Vogliamo ripristinare il ruolo centrale determinante delle Regioni nel governo e nella gestione delle ZES, che sono strumenti strettamente radicati e dedicati allo sviluppo del territorio,' afferma Marsilio.'Avevamo già sottoposto al Ministro Provenzano tutte le perplessità delle Regioni di fronte alla scelta annunciata di prevedere un commissario di Governo, spogliando le Regioni di ogni ruolo in tal senso. Sono soddisfatto del fatto che tutte le Regioni, anche quelle non direttamente interessate alle ZES, abbiano condiviso la mia proposta e mi auguro che il Governo e il Parlamento vogliano accogliere la richiesta sottoscritta oggi dalle Regioni'. FSUS 200114. La Regione Abruzzo ha ottenuto la designazione del dott. Giuseppe Bucciarelli quale membro effettivo della Commissione nazionale per l' aggiornamento dei Livelli Essenziali di Assistenza (LEA) e la promozione dell' appropriatezza nel Servizio Sanitario nazionale. Al dott. Bucciarelli formulo i migliori auguri di buon lavoro': lo comunica in una nota il Presidente Marco Marsilio, intervenuto oggi alla seduta della Conferenza delle Regioni che ha effettuato la designazione. -FSUS 200115.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

FerPress

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Conferenza delle Regioni: Marsilio propone emendamento su nomina Commissario comitato indirizzo ZES

(FERPRESS) - Roma, 15 GEN - La Conferenza delle Regioni ha accolto la proposta del presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio, di predisporre un emendamento al decreto "Milleproroghe" che intervenga sulla nomina del commissario di Governo del comitato di indirizzo delle Zes. Con il comma 316 della legge di bilancio, infatti, il Parlamento ha sostituito i presidenti delle AdSP (Autorità di Sistema Portuale) nella funzione di presiedere i comitati di indirizzo con un commissario nominato dal Governo, senza tenere in alcun conto il ruolo e le prerogative delle Regioni. La Conferenza ha quindi dato mandato al vice Presidente della Regione siciliana, Gaetano Armao, di predisporre un testo da sottoporre al Governo, con il quale si chiede di individuare nei presidenti delle Regioni l' autorità incaricata di designare i commissari o, in subordine, di prevedere l' intesa tra Governo e Regioni, anche al fine di evitare un contenzioso di fronte la Corte costituzionale. "Vogliamo ripristinare il ruolo centrale determinante delle Regioni nel governo e nella gestione delle ZES, che sono strumenti strettamente radicati e dedicati allo sviluppo del territorio," afferma Marsilio."Avevamo già sottoposto al Ministro Provenzano tutte le perplessità delle Regioni di fronte alla scelta annunciata di prevedere un commissario di Governo, spogliando le Regioni di ogni ruolo in tal senso. Sono soddisfatto del fatto che tutte le Regioni, anche quelle non direttamente interessate alle ZES, abbiano condiviso la mia proposta e mi auguro che il Governo e il Parlamento vogliano accogliere la richiesta sottoscritta oggi dalle Regioni".

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ex Privilege silenzi e rinvii nuovi timori per il cantiere

Civitavecchia

Il Messaggero

Rifiuti e Tvn, vertice dei sindaci

Idea del Ministero al Tribunale 5 magistrati in più

Ripulita la spiaggia dopo le mareggiate

Colonia felina dei Grottini, dieci i gatti che mancano all'appello

MEGA YACHT Le feste di Natale sono ormai passate da un pezzo, ma del futuro del cantiere Privilege non si è saputo più nulla. Se la strada per la ricollocazione, almeno temporanea, dei lavoratori ex Privilege sembra ormai tracciata (proprio ieri avrebbe dovuto esserci un incontro decisivo tra Pincio e Adsp rinviato per impegni del presidente Francesco Maria di Majo), c' è incertezza sulle intenzioni della Royalton dopo la mancata firma della concessione del 5 dicembre scorso. E così in porto c' è chi pensa che la società maltese che ha acquistato lo scafo del mega yacht P430 possa averci ripensato. Ma i ben informati smentiscono questa ipotesi. Del resto c' è stato un investimento non indifferente: dall' ottobre 2017, quando Royalton ha iniziato a manifestare interesse per il cantiere alla Mattonara, la società ha speso circa 20 milioni. Certo la mancata firma lo scorso 5 dicembre decisa dal presidente di Majo che voleva vedere chiaro su alcune voci che erano circolate sul nuovo proprietario della Privilege, non è andata giù al gruppo maltese che si è rifiutato di prendere parte al nuovo incontro per la firma dell' atto concessorio riconvocato per il 18 dicembre. Il silenzio delle ultime settimane sarebbe quindi dovuto esclusivamente alla volontà da parte della Royalton di capire se ci sia un' indagine della Procura (alla quale si era rivolto il presidente di Majo per fare chiarezza sulle voci circolate a inizio dicembre) che potrebbe far slittare i tempi, se non fallire tutta l' operazione. Già prima di Natale Will Gassen, Chief operating officer della Royalton, aveva comunicato all' Autorità portuale l' intenzione di fare un passaggio in Procura, prima di decidere una nuova data per la firma del contratto. Ma lo stesso manager aveva anche assicurato l' interesse della società. «Vogliamo che questo progetto vada avanti aveva detto Gassen - per noi, per la città e la dignità della forza lavoro ex Privilege. Ed è grazie al loro talento, alla loro esperienza e alla loro abilità artigianale che siamo determinati a rimanere e completare la P430 alla Mattonara». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Smog, spunta l' idea dello stop alle auto

Finora pochi sforamenti registrati dalle apparecchiature ma il sindaco studia l' ipotesi delle domeniche ecologiche Il Comune però vorrebbe coinvolgere Capitaneria, Adsp e cambiare la gestione delle centraline, che non convince

Civitavecchia

Smog, spunta l'idea dello stop alle auto

Finalmente le grandi pulizie dopo le mareggiate

Bonificato il Bricchetto, adesso tocca alla fogna sul lungomare

AMBIENTE Dall' inizio dell' anno, in molte città italiane è allarme inquinamento. Le condizioni meteo, con il prolungarsi dell' alta pressione, hanno infatti favorito l' accumulo di agenti inquinanti negli strati più bassi dell' atmosfera. La situazione di Civitavecchia sembra al limite, ma non preoccupante. Le 14 centraline, che dal 2016 Arpa gestisce per conto del Comune di Civitavecchia, non hanno registrato sforamenti importanti anche se le medie giornaliere risultano, in alcuni casi, vicine ai limiti previsti dalla legge. Ad esempio, la centralina di San Gordiano, martedì scorso, ha registrato nell' arco della giornata due picchi di concentrazione di No2 (ossia biossido di azoto), del valore di 61 e 73 microgrammi per metro cubo, a fronte di un limite giornaliero di 40 microgrammi per metro cubo. Per quanto riguarda le polveri sottili Pm10, invece, la centralina di Villa Albani ha segnalato, sempre nella giornata del 14, una media di 38 punti, a fronte di un limite di 50 microgrammi per metro cubo. Per i cittadini, capire e monitorare la situazione, da quando sono stati staccati i pannelli informativi, è piuttosto difficile. Il sito internet dell' Arpa non è facilmente navigabile e molte pagine risultano fuori uso. E anche per l' amministrazione, a quanto pare, gestire in questo modo il settore è difficoltoso. «Giornalmente - ha spiegato il sindaco Ernesto Tedesco - verifichiamo i dati forniti dall' Arpa». Dati che però riguardano le 24 ore precedenti. «Riceviamo i report e i bollettini - ha aggiunto - e qualora dovessero essere rintracciati sforamenti importanti, interverremo. Per il momento la situazione appare stabile, certo è che vista le peculiarità della nostra città prevedere giornate ecologiche non guasterebbe». L' idea di chiudere per alcune domeniche le vie del centro al traffico e trasformare Civitavecchia in una grande isola pedonale, il sindaco non nega di averla accarezzata più volte in questi ultimi giorni. Un po' spinto dalla necessità, comunque, di tenere bassi i livelli delle sostanze inquinanti, un po' con la voglia di creare attrazioni e iniziative che sappiano far vivere in maniera diversa, a cittadini ma anche ai turisti, il centro città. «Riuscire a coniugare in maniera armoniosa questi due aspetti - ha affermato Tedesco - è il mio obiettivo e su come prevedere questo tipo di giornate stiamo già ragionando in maggioranza. Anche se i dati non riportano una situazione critica, è altrettanto vero che questo è un territorio soggetto a diversi stress ambientali e se iniziative come quella della chiusura al traffico possono aiutare, anche se in maniera temporanea, vanno comunque applicate e tenute in considerazione». Ma per attivare una vera strategia in questo campo, secondo il primo cittadino, bisogna studiare una nuova gestione delle centraline, intavolare un confronto con la Capitaneria di porto e Autorità portuale per ridurre le emissioni prodotte dalla scalo, rimettere in piedi lo strumento dell' Osservatorio ambientale. Per quanto riguarda la gestione delle centraline, il servizio offerto da Arpa non sarebbe soddisfacente e la maggioranza non sarebbe intenzione a portare avanti quanto previsto nel protocollo d' intesa stilato dalla passata amministrazione, i cui termini scadono a maggio 2022. «In merito non abbiamo ancora preso una decisione - ha concluso Tedesco - ma si sta discutendo per capire quale azione intraprendere».

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Giulia Amato © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere del Mezzogiorno

Napoli

«Stop al molo di Marina Grande» Ma il sindaco nega,rivolta social

Aperta su Fb anche la pagina «No al pontile». Lembo: «Discutiamo di un'ipotesi»

Cla. Cat.

«Stop al molo di Marina Grande»
Ma il sindaco nega, rivolta social
Aperta su Fb anche la pagina «No al pontile». Lembo: «Discutiamo di un'ipotesi»
Eduardo e la pizza, ecco le monete da cinque euro
Capri, nozze vietate agli stranieri Il vescovo non fa dietrofront: «Vengono qui solo per la location»

Napoli Onda social per bloccare la realizzazione di un pontile stagionale alle spalle del porto commerciale di Marina Grande. Dopo l' appello lanciato da Marevivo e dal gruppo di opposizione Capri Vera, corre sul web la protesta per dire no ad un molo ex novo a servizio di gozzi e motoscafi - che sfiorano le cento unità - usati dai noleggiatori capresi per il tour dell' isola via mare. Sui social, infatti, sono in tanti a commentare negativamente il progetto, tanto contrari da creare anche un gruppo Facebook intitolato "No al pontile di Marina Grande". «E' una maledizione - scrive la coordinatrice Anita De Pascale - non c' è pace. Ogni giorno una notizia sconvolgente e minacciosa per la nostra isola. Non abbiamo più mare per nuotare. L' attracco di decine di natanti renderà anche quel morso di spiaggia libera impraticabile. Vigiliamo». La vicenda del pontile inizia a luglio dello scorso anno quando, con una delibera di giunta, l' amministrazione comunale avvia le procedure per la realizzazione del molo per «evitare l' intenso traffico di piccole unità che nel periodo estivo sostano ininterrottamente all' interno dello specchio acqueo del porto commerciale in prossimità del Molo Banchinella in attesa di imbarcare e sbarcare la propria clientela». Da qui la determina per la progettazione esecutiva e la protesta degli ambientalisti. A buttare acqua sul fuoco è proprio lo stesso sindaco Marino Lembo. «Non è stato approvato niente - si difende il primo cittadino - stiamo solo verificando alcune ipotesi. La Capitaneria di porto ci pressa affinché si trovi un' alternativa per scongiurare situazioni di pericolo. Si tratta solo di un preliminare, la discussione è basata sul nulla». E sull' incarico di progettazione definitiva, Lembo chiarisce: «Non c' è mica una delibera di approvazione, esiste solo una determina firmata dal dirigente che probabilmente si sarà voluto portare avanti. Resta, però, la necessità di trovare una soluzione alla problematica». Chiede attenzione, infine, anche il presidente dell' Unione nazionale consumatori di Capri. «Questo progetto richiede alcune considerazioni preliminari - commenta l' avvocato Teodorico Boniello -: da un lato è condivisibile l' idea di decongestionare il transito nello scalo portuale di Marina Grande, con un approdo in un' area esterna al porto commerciale, ma dall' altro va, contestualmente, garantito l' utilizzo della spiaggia da parte dei cittadini in maniera piena. Si tenga in considerazione che la creazione di un pontile potrebbe provocare problemi legati alla sicurezza, dovuti a fenomeni di moto ondoso ai danni di bambini, anziani e disabili. Proprio a pochi metri, infatti, è localizzata la pedana per l' accesso al mare per i diversamente abili. Pertanto - conclude - occorre che vengano ascoltate tutte le parti, compresa l' autorità marittima, prima di avviare percorsi irreversibili».

Il Roma

Napoli

SONO RADDOPPIATI RISPETTO AL 2018: «CITTÀ CENTRALE»

Msc, più itinerari toccheranno Napoli

NAPOLI. Quest' anno gli itinerari Msc che toccheranno Napoli ad aprile e maggio saranno 16, in crescita rispetto al 2019 e il doppio rispetto al 2018, e genereranno una movimentazione pari a 82.000 crocieristi. Un dato, si sottolinea dalla società, che «conferma la centralità di Napoli nelle strategie della compagnia». Msc Grandiosa arriverà a Napoli per la prima volta il 29 marzo 2020, mentre Msc Divina attraccherà nel porto partenopeo ogni settimana a partire dal 16 aprile, «per proseguire poi alla scoperta di luoghi suggestivi del Mediterraneo occidentale. Le crociere in partenza da Napoli - si evidenzia - sono molto apprezzate anche dai viaggiatori stranieri che sono cresciuti negli ultimi anni anche grazie alla maggior attrattività di Napoli e della Campania come destinazione turistica».

NAPOLI

Un kit per registrare le denunce delle vittime di violenza

Whirlpool, riparte la mobilitazione

Ristorazione, sindacati in sciopero il 28

Msc, più itinerari toccheranno Napoli

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Salasso in vista per i diportisti i giudici: Imu anche sui pontili

L' URBANISTICA

Primo Piano Salerno

La giustizia, il caso

Avvocati d'ufficio odissea pagamenti scatta la rivolta

Salasso in vista per i diportisti i giudici: Imu anche sui pontili

Da vittima di violenza a paladina delle donne in Europa

L' URBANISTICA Clemy De Maio Una sentenza del Consiglio di Stato, che spiana la strada per l' applicazione dell' Imu anche ai pontili; e un accertamento della Guardia di Finanza, che accende su Marina d' Arechi i riflettori inquirenti. A sorpresa è stata la giustizia, nella doppia accezione amministrativa e penale, a finire in primo piano nell' audizione con cui la commissione consiliare Trasparenza ha voluto ascoltare, sul porto turistico realizzato da Agostino Gallozzi, l' assessore all' urbanistica Domenico De Maio. I DUE FRONTI Sotto il profilo fiscale il tema va ben oltre i confini dello scalo di via Allende e rischia di fare aumentare il costo dei posti barca in tutto il territorio: «È un tema che sarà approfondito dall' ufficio Tributi - spiega De Maio - non rientra nelle mie competenze, ma c' è una pronuncia del Consiglio di Stato in base alla quale si faranno delle verifiche». Sull' altro fronte, quello penale, si sa che la sezione navale della Guardia di Finanza ha effettuato lungo la costa alcuni sopralluoghi e ha chiesto al Comune di collaborare fornendo la documentazione che riguarda Marina d' Arechi. Secondo le indiscrezioni si starebbe lavorando su ipotesi di reato di carattere edilizio, ma gli accertamenti sull' esistenza di eventuali illeciti sono ancora in una fase iniziale. In fase avanzata sono invece i lavori della commissione Trasparenza, che dopo avere acquisito ieri documenti e dichiarazioni ha deciso di invitare per un' audizione lo stesso Gallozzi. LA RICHIESTA «Chiederemo anche a lui di fornirci delucidazioni sull' opera realizzata e su quanto ancora va fatto per completare quel progetto, che contemplava opere architettoniche a terra» conferma il presidente Antonio Cammarota. Ieri consiglieri e delegati di Italia Nostra hanno sollevato tra le altre la questione dell' accatastamento del canale e quella della spiaggia formatasi a ridosso del lato Sud del Marina d' Arechi, data in concessione fino al 2032 nonostante in quell' area risulti ancora previsto il ponte progettato da Calatrava. L' assessore ha confermato che sul futuro del litorale, e sugli intrecci tra porto e lavori di ripascimento, si terrà nella prossima settimana in Regione una riunione con i tecnici del Comune e quelli incaricati da Gallozzi, e si è riservato di fornire dopo quell' incontro ulteriori elementi. LA DENUNCIA Per l' ex consigliere Alfonso Siano, che sul caso Marina d' Arechi ha presentato due anni fa un esposto in Procura, l' attuale dibattito è tuttavia poco più che una mistificazione. «Ora Gallozzi si lamenta - afferma - ma c' è motivo di ritenere che quella spiaggia sia frutto della scogliera che lui ha realizzato e che non doveva esserci». Sebbene inserita nel progetto definitivo depositato in Regione, secondo Siano quella barriera doveva essere solo temporanea, funzionale ai lavori di realizzazione del porto. «Nell' esposto ho formulato un dubbio su cui attendo risposta conclude Il dubbio che la sabbia che si sta accumulando finirà per creare una nuova zona accatastabile, che potrà essere utilizzata per attività di rimessaggio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Salerno Today

Salerno

Lavori di dragaggio nel porto di Salerno: arrivate le boe di segnalazione

In questi giorni è in atto l' opera di salpamento (recupero) di materiali ferrosi e sabbiosi dai fondali, passaggio propedeutico al vero e proprio dragaggio

Movimenti in corso nell' area portuale di Salerno . Questa mattina (come mostra la foto di Antonio Capuano) sono arrivate le Boe provvisorie di segnalazione , che verranno molto probabilmente utilizzate per i lavori dell' imboccatura del porto , di imminente inizio. Il cantiere In questi giorni è in atto l' opera di salpamento (recupero) di materiali ferrosi e sabbiosi dai fondali, passaggio propedeutico al vero e proprio dragaggio: due sono le imbarcazioni speciali che stanno lavorando per preparare il terreno. Lavori di dragaggio che - come annunciato a fine anno da Pietro Spirito , presidente dell' Autorità Portuale di Sistema del Mar Tirreno Centrale - "partiranno a metà gennaio". Ormai ci siamo.

SALERNOTODAY Cronaca

Lavori di dragaggio nel porto di Salerno: arrivate le boe di segnalazione

In questi giorni è in atto l'opera di salpamento (recupero) di materiali ferrosi e sabbiosi dai fondali, passaggio propedeutico al vero e proprio dragaggio

Il cantiere

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Stagione turistica in arrivo «Msc di lunedì? Un bene Si cominci a confrontarsi»

Confesercenti, soddisfatta del cambio di data, chiede un tavolo istituzionale

Le crociere nel 2020

Stagione turistica in arrivo «Msc di lunedì? Un bene Si cominci a confrontarsi»

Al Verdi in scena il Requiem di Mozart per ricordare le vittime dell'Olocausto

Auspicano quanto prima un incontro con amministrazione comunale, Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale e, possibilmente, compagnie crocieristiche i commercianti di Confesercenti Brindisi. Che sono comunque già contenti per il ritorno al lunedì dell' appuntamento con la Msc Musica. La nave da crociera, infatti, sarà a Brindisi per 27 volte, a partire dal 20 aprile e fino al 19 ottobre, sempre dalle 13 alle 18. Di lunedì e non di domenica come avvenuto nel 2019. Si torna, dunque, alle vecchie abitudini, decisamente più comode, e anche meno costose, per i commercianti brindisini. «Di lunedì - spiega infatti il delegato regionale di Confesercenti Antonio D' Amore - siamo aperti normalmente. Per la domenica, invece, ci voleva un' apertura straordinaria. Che, comunque, lo scorso anno ci è stata richiesta ed è stata fatta regolarmente. Ma di certo il lunedì è più agevole visto che, come detto, rientra nella normale programmazione. E, tra l' altro, ci consente di dedicare le aperture domenicali all' organizzazione di eventi». Uno sforzo andrà comunque fatto, perché l' approdo alle 13 significa che i crocieristi arrivano in centro intorno alle 14, orario di chiusura pomeridiana dei negozi. «L' apertura anticipata - minimizza però D' Amore - non è un grande problema. Farla rientrare nella normale gestione del lavoro, tra l' altro, non solo semplifica le cose ma riduce anche i costi legati al personale. Ma soprattutto, gli operatori hanno ben compreso che il loro ruolo non è solo quello di aprire per vendere ma di aprire per la città ed il turismo». Nel 2019 ad ogni modo, nonostante le difficoltà delle aperture domenicali, i commercianti si sono rimboccati le maniche e non si sono fatti cogliere impreparati. E sono stati premiati, visto che finalmente i primi risultati in termini commerciali si cominciano ad apprezzare. E mediamente non sono merito dei turisti italiani. «Il bilancio turistico e commerciale della stagione crocieristica 2019 - conferma il delegato regionale di Confesercenti - è tutto sommato positivo ma, soprattutto, in continua crescita. Certo, resta il fatto che dal punto di vista delle ricadute abbiamo sempre registrato un ritorno maggiore dalle compagnie straniere che trasportano stranieri, rispetto a quelle nazionali che trasportano italiani. Gli stranieri, infatti, individuano nell' oggettistica, nell' abbigliamento e negli accessori oggetti da regalo. Insomma, sono interessati a tutte le categorie merceologiche, non solo a food ed intrattenimento culturale». Stando così le cose, per i commercianti brindisini potrebbe rappresentare un' ottima notizia l' arrivo della compagnia Aida, che fa parte del Gruppo Costa Crociere, del quale rappresenta il ramo orientato al mercato tedesco. La compagnia, infatti, scalerà il porto di Brindisi 11 volte, ogni mese per due lunedì consecutivi a partire dall' 11 maggio e fino al 28 settembre, sempre dalle 7 alle 18. A fare tappa a Brindisi sarà, in particolare, la Aidamira, che fino allo scorso anno era la Costa Neoriviera (la più piccola della flotta Costa) e che tra l' altro con questo nome è stata proprio a Brindisi l' 8 maggio del 2019. Proprio per prepararsi al meglio alla stagione, Confesercenti auspica un maggiore coordinamento istituzionale. «È sempre difficile - conclude D' Amore - ottenere un confronto con l' Autorità di sistema portuale, l' amministrazione comunale e anche le compagnie, che non andrebbero escluse da questo tipo di ragionamenti. Questa scarsa interlocuzione determina incertezze su quanti crocieristi sbarcano, quanti scelgono un'

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

escursione esterna e quanti, invece, restano in città. Di solito, infatti, su numeri, sulla qualità e sulla tipologia di turisti in arrivo c' è sempre grande incertezza. Per questo auspichiamo un incontro sull' argomento e siamo, naturalmente, disponibili a prendervi parte». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Grosso debito con Inps , fisco e Comune: dichiarato fallimento di Cbs

Circa mezzo milione. Il 9 aprile adunanza dei creditori, tra i quali Adsp ed ex dipendenti, che hanno presentato istanze per 30mila euro

MAR.ORL

immobiliare.it La tua casa a Brindisi CERCA

BRINDISIREPORT Economia

Economia

Grosso debito con Inps , fisco e Comune: dichiarato fallimento di Cbs

Circa mezzo milione. Il 9 aprile adunanza dei creditori, tra i quali Adsp ed ex dipendenti, che hanno presentato istanze per 30mila euro

I più letti di oggi

BRINDISI - Il Tribunale di Brindisi ha dichiarato martedì 14 gennaio il fallimento della società Cbs Cantieri Balsamo Shipping Srl, nominando curatore l'avvocato Mario Maci, e fissando per il 9 aprile prossimo alle 9,30 l'adunanza dei creditori per l'esame dello stato passivo. La Cbs, stando agli atti della procedura fallimentare, 30mila euro ai dipendenti che proposto istanza di fallimento, e all'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Successivamente alle istanze presentate tra l'aprile e il novembre del 2019, il Tribunale fallimentare (presidente Alfonso Pappalardo, Fausta Palazzo e Paola Liaci giudice relatore) aveva disposto un altro accertamento sullo stato dell'azienda, che nell'udienza del 17 dicembre scorso aveva contestato il credito fatto valere dall'Autorità di Sistema portuale, ed aveva chiesto un rinvio della decisione per poter adempiere ai crediti vantati dai lavoratori ricorrenti.

Al rinvio si erano opposti i creditori già iscritti, che insistevano per la dichiarazione del fallimento. Il giudice delegato e relatore, allora, aveva concesso dieci giorni di tempo alle parti ricorrenti per il deposito di note, e successivi dieci giorni alla Cbs per le repliche.Il collegio, sulla base delle note proposte dagli autori delle istanze, e della informativa consegnata dalla Guardia di Finanza, accertava infine che la Cbs era esposta per circa mezzo milione di euro anche con l' Agenzia delle Entrate - Riscossione, l' Inps e il Comune di Brindisi, e ieri 14 gennaio 2020 ha emesso sentenza di fallimento.Parallelamente a questa procedura, si era attivata anche quella del salvataggio dei 19 lavoratori di Cbs -Damarin e della stessa attività cantieristica, in cui l' Autorità di Sistema portuale ha mostrato la massima sensibilità verso le richieste del sindacato Fiom Cgil e della Task force lavoro della Regione Puglia.L' Adsp infatti, dopo aver revocata in via amministrativa la concessione demaniale alla Cbs-Damarin, ha accettato di concedere l' autorizzazione per l' uso della stessa area, nel frattempo liberata grazie ad una ordinanza di sgombero, al nuovo soggetto imprenditoriale Cantieri Riuniti del Mediterraneo, previa presentazione di un piano industriale ed occupazionale che comporta non solo un progetto di sviluppo ed ampliamento delle attività, ma anche il riassorbimento dell' intera mano d' opera ex Cbs-Damarin.L' area è stata consegnata al nuovo consorzio il 17 dicembre scorso. Per giungere a tale risultato l' Adsp ha affrontato anche un lungo contenzioso con la vecchia azienda davanti al Tar di Lecce e al Consiglio di Stato, ottenendo infine una vittoria anche in sede di giustizia amministrativa.

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Arrivano i migranti della Sea watch, protesta Sasso

Il deputato pugliese della Lega, Rossano Sasso, annuncia in una nota che la nave Sea Watch arriverà oggi - alle 6,30 - a Taranto, il cui porto è stato assegnato ieri dal Viminale per lo sbarco dei migranti a bordo, e ribadisce che sarà presente per sottolineare «il no della Lega a questa immigrazione senza regole voluta dal Governo Pd-M5S». Sasso spiega che nell' occasione cercherà «di reperire informazioni ufficiali che dal ministero dell' Interno continuano a tenere nascoste». «Oltre un mese fa - precisa - ho presentato una interrogazione parlamentare a risposta scritta, in cui in sostanza chiedo al Ministro Lamorgese come mai gli immigrati sbarcati a Taranto (in altre circostanze, ndr) non siano stati ancora ricollocati, ma siano rimasti ancora nel Cara di Bari». Sasso cercherà di sapere anche «perché sempre più navi sbarcano proprio a Taranto». «I cittadini - conclude Sasso - hanno il diritto di sapere».

Taranto cronaca

Il candidato di Italia Viva (ri)scatena i veleni nel Pd

Arrivano i migranti della Sea watch, protesta Sasso

Provincia, assegnate le deleghe Fischetti è il vice presidente

Libero

Taranto

E la Lamorgese annuncia una sanatoria degli stranieri senza permesso

Subito accontentato: ne arrivano altri 122

2 Libero PRIMO PIANO

DELIRIO DELRIO
Datemi i migranti
e solleverò il mondo

Per smarcarsi dai grillini il Pd sceglie l'argomento meno popolare: il capogruppo alla Camera: aumentiamo i flussi

E la Lamorgese annuncia una sanatoria degli stranieri senza permesso
Subito accontentato: ne arrivano altri 122

Da sapere

ARMANDO MORO Ha attraccato ieri pomeriggio al porto di Messina la nave della Ong catalana Open Arms, facendo sbarcare i 122 migranti raccolti cinque giorni fa in acque internazionali vicino alla Libia. Il 14 gennaio il ministro dell' Interno Luciana Lamorgese aveva dato il via libera allo sbarco in Sicilia, assegnando nello stesso tempo il porto di Taranto all' imbarcazione della tedesca Sea Watch, che ha a bordo altri 119 migranti e che è attesa a destinazione per questa mattina. Tra le persone arrivate ieri a Messina ci sono due donne in gravidanza, tre famiglie con bambini, alcuni neonati di due-tre mesi, hanno fatto sapere i volontari. «Più di cento vite, madri, figlie e giovani si lasciano alle spalle violenza e abusi per iniziare una vita in Europa», scrive la Ong su Twitter. Quelli a bordo delle navi Ong, i 122 di ieri e i 119 di oggi, non sono comunque gli unici arrivi di ieri. Si è saputo, per esempio, che sulle coste occidentali della Sardegna sono sbarcati alle prime ore dell' alba una quarantina di algerini, intercettati dai carabinieri quando già avevano toccato terra (tutti erano in buona salute). Questi numeri vanno tutti aggiunti ai 342 arrivi complessivi dal 1° gennaio. Un trend in crescita rispetto allo stesso periodo del 2019, quando gli arrivi erano stati 53: un incremento del 230 per cento. Nel 2018 invece gli sbarchi erano stati addirittura 971. Benché il Viminale faccia sapere che «Francia, Germania, Portogallo e Irlanda hanno già dato la loro disponibilità ad accogliere i richiedenti asilo a bordo» della Open Arms e della Sea Watch,la differenza dell' attuale gestione con la gestione Salvini è evidente. E potrebbe non limitarsi ai numeri degli immigrati accolti dal nostro Paese. Ieri infatti il minsitro Lamorgese ha annunciato alla Camera regole più generose nella regolarizzazione degli stranieri residenti in Italia senza permesso. Lo ha fatto dando parere positivo alla proposta di una sanatoria avanzata da Riccardo Magi (+Europa). «Il governo si è impegnato con un ordine del giorno a valutare un provvedimento che consenta la regolarizzazione degli stranieri con un contratto di lavoro dietro il pagamento di una cifra forfettaria», ha detto Magi, auspicando che «questa volontà politica si concretizzi in tempi rapidi. Ma i tempi non saranno rapidissimi, ha avvertito comunque la Lamorgese: «La materia delle regolarizzazioni dei lavoratori stranieri è di particolare complessità», ha sottolinato, «con molteplici profili da valutare, sia tecnici che politici. L' intenzione del governo e del ministero è quella di valutare la questione nel quadro di una complessiva rivisitazione delle diverse disposizioni che incidono sulle politiche migratorie e sulla condizione dello straniero in Italia». Parole che non sono comunque piaciute alla Lega. Il capogruppo alla Camera Riccardo Molinari ha parlato di rischio caos: «Dopo aver riaperto i porti, il ministro Lamorgese parla di ampia regolarizzazione degli immigrati in Italia. Si tratta di una sanatoria. Sbarchi, permessi di soggiorno per tutti, ritorno al business dell' accoglienza, via i decreti sicurezza e perfino la Bossi-Fini. Il Movimento 5 Stelle si sta rimangiando tutto quello che ha fatto in 14 mesi con la Lega. Sull' immigrazione il governo vuole riportarci al caos, dopo gli straordinari risultati ottenuti dalla Lega e da Matteo Salvini che avevano fermato gli sbarchi e il business». Nel frattempo il premier Giuseppe Conte, incontrando a Palazzo Chigi il premier olandese Mark Rutte, ha rilevato che «un governo europeo strutturale dei flussi migratori è quantomai urgente e quantomai necessario». riproduzione riservata Alcuni dei 118 migranti imbarcati cinque giorni fa dalla Open Arms e sbarcati

Libero

Taranto

ieri in Sicilia (LaPresse)

Informare

Taranto

Konecranes ristrutturerà le gru del container terminal della Yilport nel porto di Taranto

Commessa relativa a sette gru ship-to-shore e 16 gru a portale su rotaia attualmente inattive La turca Yilport Holding ha commissionato alla finlandese Konecranes i lavori di manutenzione e rinnovamento di 23 mezzi di sollevamento per il container terminal al Molo Polisettoriale del porto di Taranto, approdo che l' azienda turca gestirà nell' ambito di un contratto di concessione della durata di 49 anni siglato lo scorso luglio (del 31 luglio 2019). La commessa riguarda sette gru ship-to-shore e 16 gru a portale su rotaia attualmente inattive. Konecranes avvierà le attività nel corso di questo mese iniziando lo spostamento di 100 metri lungo la banchina delle sette gru STS con lo scopo di renderle operative e nel corso della prima metà di quest' anno effettuerà il rinnovamento di diverse gru a portale, per completare la ristrutturazione di tutti i mezzi su rotaia entro la fine del 2020. Presentando l' accordo con Konecranes, Robert Yuksel Yildirim, presidente e amministratore delegato della Yildirim, capogruppo della Yilport Holding, ha sottolineato che «le opportunità offerte dal porto di Taranto richiedono un' assoluta attenzione». «Non vediamo l' ora - ha aggiunto - di riaprire il porto entro la fine del 2020, cui seguiranno ulteriori piani di reinvestimento».

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Consegnato un capannone alla società "Medrepair"

Tirrenica

Rosarno lavora per la legalità Al Piria sbarca "A-'ndrangheta"

La testimonianza dell'ex sindaco di Rizziconi Bartuccio

Consegnato un capannone alla società "Medrepair"

Stabilizzazione degli Lsu Sabato incontro del M5s

"Battezzata" l'orchestra del liceo musicale

«Solo silenzi sull'inferno dei migranti»

Discarica abusiva, quattro denunce a Cittanova

GIOIA TAURO Un altro tassello è stato posizionato all' interno della complessiva attività di sviluppo strategico del porto, con l' obiettivo di garantire un' ulteriore occasione di crescita all' intera infrastruttura portuale e al suo territorio. Ieri, l' Autorità portuale ha infatti consegnato le chiavi di un capannone alla ditta "Medrepair Italia", che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori, oltre che della loro ispezione e monitoraggio, nonché dell' assistenza del contenitore a bordo nave e a terra. Si è giunti a questo nuovo traguardo completando un complesso iter istruttorio per l' asservimento della relativa concessione demaniale marittima. Tutto ciò ha permesso all' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la "Medrepair Italia" quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l' operatività di un' azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese. «È tata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment - ha spiegato Agostinelli - ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto». A Gioia Tauro, quindi, l' azienda occuperà un capannone che è situato nell' area retroportuale e funzionale alla specifica attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. Nello specifico, come si evince dal piano industriale presentato dalla "Medrepair Italia" all' Authority, l' azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un' area adiacente alla propria in concessione. A tale proposito, e al fine di garantire la piena operatività dei propri servizi, "Medrepair Italia" procederà all' assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche ad accrescere il livello occupazionale offerto dall' infrastruttura portuale al territorio che la ospita. d.l.

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

INFRASTRUTTURA L' azienda si occupa di riparazione dei container

Gioia Tauro, altro tassello nel retroporto La Medrepair occupa uno dei capannoni

12 Calabria

TRUFFA Falsi braccianti per intascare 1,4 milioni, 500 persone indagate in tre regioni

La mega-centrale del lavoro fittizio

Moltissimi dei presunti lavoratori sono residenti in provincia di Cosenza

INFRASTRUTTURA L'azienda si occupa di riparazione dei container

Gioia Tauro, altro tassello nel retroporto La Medrepair occupa uno dei capannoni

LA INCHIESTA Ordinanza in Appello

La Procura generale «Restituire il parco eolico» di Isola Capo Rizzuto

IL CASO La denuncia del sindacato Sippe: «La situazione è allarmante»

Detenuto aggredisce due guardie a Paola

GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA) - L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha consegnato le chiavi di un capannone alla Medrepair Italia, azienda che si occupa di manutenzione e riparazione container refrigerati e non e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all' assi stenza del contenitore a bordo nave e a terra. «Si è giunti a questo nuovo traguardo - è detto in un comunicato dell' Autorità - completando un complesso iter istruttorio per l' asservi mento della relativa concessione demaniale marittima. Tutto ciò ha permesso all' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l' ope ratività di un' azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese». Medrepair è un' azienda specializzata nella gestione dei contenitori a temperatura controllata con prestazioni logistiche personalizzate e Il porto di Gioia Tauro ideate per le differenze esigenze. «E' stata una scelta - afferma il commissario straordinario Andrea Agostinelli - coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto». A Gioia Tauro l' azienda occuperà un capannone situato nell' area retroportuale e funzionale all' attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. «Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all' Autorità portuale di Gioia Tauro - è detto ancora nel comunicato - l' azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un' area adiacente alla propria area in concessione. Medrepair Italia procederà all' assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche ad accrescere il livello occupazionale offerto dall' infrastrut tura portuale al territorio che la ospita».

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Azienda individuata dall' Autorità Portuale

Manutenzione dei container al porto "sbarca" la Medrepair

PIANA

Nuovo assetto per la Filcams Cgil

Manutenzione dei container al porto "sbarca" la Medrepair

Terreno trasformato in discarica di inerti quattro denunce

Un fine settimana targato Cinque Stelle

GIOIA TAURO - Un altro tassello è stato posizionato all' interno della complessiva attività di sviluppo strategico del porto, con l' obiettivo di garantire un' ulteriore occasione di crescita all' intera infrastruttura portuale e al suo territorio. Ieri, l' Autori tà portuale di Gioia Tauro ha consegnato le chiavi di un capannone alla ditta Medre pair Italia, che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer edel deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all' assistenza del contenitore a bordo nave e a terra. Si è giunti a questo nuovo traguardo completando un complesso iter istruttorio per l' asservimento della relativa concessione demaniale marittima. Tutto ciò ha permesso all' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l' operatività di un' azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese. Alla base di questa scelta, anche, il background di Medrepair Italia che ha strutturato le proprie attività sulle reali esigenze delle compagnie di navigazione, dotandosi di un team di tecnici qualificati in grado di mettere a disposizione il proprio know-how aziendale al completo servizio delle esi genze di settore. Si tratta, infatti, di un' azienda particolarmente specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenze esigenze. "È stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, - ha spiegato il commissario straordinario Andrea Ago stinelli - ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto". A Gioia Tauro, quindi, l' azien da occuperà un capannone che è situato nell' area retro portuale e funzionale alla specifica attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all' Au torità portuale di Gioia Tauro, l' azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un' area adiacente alla propria area in concessione. A tale proposito, e al fine di garantire la piena operatività dei propri servizi, Medrepair Italia procederà all' assunzio ne di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, ad accrescere il livello occupazionale al porto.

Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porti:Autorità Gioia T., un capannone all' azienda Medrepair Italia

"Assicurerà sviluppo attività retroporto. Sei nuove assunzioni"

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 15 GEN - L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha consegnato le chiavi di un capannone alla Medrepair Italia, azienda che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all' assistenza del contenitore a bordo nave e a terra. "Si è giunti a questo nuovo traguardo - è detto in un comunicato dell' Autorità - completando un complesso iter istruttorio per l' asservimento della relativa concessione demaniale marittima. Tutto ciò ha permesso all' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l' operatività di un' azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese". Medrepair è un' azienda specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenze esigenze. "E' stata una scelta - afferma il commissario straordinario Andrea Agostinelli - coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto". A Gioia Tauro l' azienda occuperà un capannone situato nell' area retroportuale e funzionale all' attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. "Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all' Autorità portuale di Gioia Tauro - è detto ancora nel comunicato - l' azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un' area adiacente alla propria area in concessione. Medrepair Italia procederà all' assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche ad accrescere il livello occupazionale offerto dall' infrastruttura portuale al territorio che la ospita". (ANSA).

FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

AP Gioia Tauro: consegnato capannone alla Medrepair Italia per sviluppo attività retroportuali

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 15 GEN - Un altro tassello è stato posizionato all' interno della complessiva attività di sviluppo strategico del porto, con l' obiettivo di garantire un' ulteriore occasione di crescita all' intera infrastruttura portuale e al suo territorio. Ieri, l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha consegnato le chiavi di un capannone alla ditta Medrepair Italia, che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all' assistenza del contenitore a bordo nave e a terra. Si è giunti a questo nuovo traguardo completando un complesso iter istruttorio per l' asservimento della relativa concessione demaniale marittima. Tutto ciò ha permesso all' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l' operatività di un' azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese. Alla base di questa scelta, anche, il background di Medrepair Italia che ha strutturato le proprie attività sulle reali esigenze delle compagnie di navigazione, dotandosi di un team di tecnici qualificati in grado di mettere a disposizione il proprio know-how aziendale al completo servizio delle esigenze di settore. Si tratta, infatti, di un' azienda particolarmente specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenze esigenze. "E' stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, - ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto". A Gioia Tauro, quindi, l' azienda occuperà un capannone che è situato nell' area retroportuale e funzionale alla specifica attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all' Autorità portuale di Gioia Tauro, l' azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un' area adiacente alla propria area in concessione. A tale proposito, e al fine di garantire la piena operatività dei propri servizi, Medrepair Italia procederà all' assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche ad accrescere il livello occupazionale offerto dall' infrastruttura portuale al territorio che la ospita.

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro (RC), attività retroportuali: al via lavoro della Medrepair Italia

Un altro tassello è stato posizionato all' interno della complessiva attività di sviluppo strategico del porto, con l' obiettivo di garantire un' ulteriore occasione di crescita all' intera infrastruttura portuale e al suo territorio. Ieri, l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha consegnato le chiavi di un capannone alla ditta Medrepair Italia, che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all' assistenza del contenitore a bordo nave e a terra. Si è giunti a questo nuovo traguardo completando un complesso iter istruttorio per l' asservimento della relativa concessione demaniale marittima. Tutto ciò ha permesso all' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l' operatività di un' azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese. Alla base di questa scelta, anche, il background di Medrepair Italia che ha strutturato le proprie attività sulle reali esigenze delle compagnie di navigazione, dotandosi di un team di tecnici qualificati in grado di mettere a disposizione il proprio know-how aziendale al completo servizio delle esigenze di settore. Si tratta, infatti, di un' azienda particolarmente specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenze esigenze. "E' stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, - ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto". A Gioia Tauro, quindi, l' azienda occuperà un capannone che è situato nell' area retroportuale e funzionale alla specifica attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all' Autorità portuale di Gioia Tauro, l' azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un' area adiacente alla propria area in concessione. A tale proposito, e al fine di garantire la piena operatività dei propri servizi, Medrepair Italia procederà all' assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche ad accrescere il livello occupazionale offerto dall' infrastruttura portuale al territorio che la ospita.

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

L' azienda di manutenzione e riparazione di container Medrepair Italia si insedia a Gioia Tauro

Assegnato un capannone nel retroporto Medrepair Italia, società che si occupa di manutenzione e riparazione, deposito, ispezione e monitoraggio dei container, inizierà ad operare anche nel porto di Gioia Tauro. Ieri, infatti l' Autorità portuale dello scalo calabro ha consegnato alla ditta le chiavi di un capannone situato nell' area retroportuale. L' ente portuale ha specificato che il piano industriale presentato dalla Medrepair Italia precisa che l' azienda punta a servire direttamente il terminalista che gestisce il container terminal del porto di Gioia Tauro, che recentemente è passato sotto l' intero controllo del gruppo Mediterranean Shipping Company (MSC), terminalista - ha precisato l' authority - che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un' area adiacente alla propria area in concessione. Per garantire la piena operatività dei propri servizi Medrepair Italia procederà all' assunzione di sei figure professionali da affiancare alle cinque già in organico. Quella di assegnare un capannone a Medrepair Italia - ha spiegato il commissario straordinario dell' Autorità Portuale, Andrea Agostinelli, «è stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto».

Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro: si insedia la Medrepair Italia

Giulia Sarti

GIOIA TAURO Nuovo insediamento al porto di Gioia Tauro dove l'Autorità portuale ha consegnato le chiavi di un capannone alla ditta Medrepair Italia, che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all'assistenza del contenitore a bordo nave e a terra. Terminato l'iter istruttorio per l'asservimento della relativa concessione demaniale marittima, si aggiunge un altro tassello per lo sviluppo strategico del porto, con l'obiettivo di garantire un'ulteriore occasione di crescita all'intera infrastruttura portuale e al suo territorio. Tutto ciò ha permesso all'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l'operatività di un'azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese. Alla base di questa scelta, anche, il background di Medrepair Italia che ha strutturato le proprie attività sulle reali esigenze delle compagnie di navigazione, dotandosi di un team di tecnici qualificati in grado di mettere a disposizione il proprio know-how aziendale al completo servizio delle esigenze di settore. Si tratta, infatti, di un'azienda particolarmente specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenze esigenze. È stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment -spiega Agostinelli- ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto. A Gioia Tauro, quindi, l'azienda occuperà un capannone nell'area retroportuale e funzionale alla specifica attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all'Autorità portuale di Gioia Tauro, l'azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un'area adiacente alla propria area in concessione. A tale proposito, e al fine di garantire la piena operatività dei propri servizi, Medrepair Italia procederà all'assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche ad accrescere il livello occupazionale offerto dall'infrastruttura portuale al territorio che la ospita.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

L' autorità portuale consegna le chiavi di un capannone alla Medrepair

Porto di Gioia. Si insedia una nuova realtà produttiva: si occuperà di manutenzione e riparazione container

Gioia Tauro (Reggio Calabria). Un altro tassello è stato posizionato all' interno della complessiva attività di sviluppo strategico del porto, con l' obiettivo di garantire un' ulteriore occasione di crescita all' intera infrastruttura portuale e al suo territorio. Ieri, l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha consegnato le chiavi di un capannone alla ditta Medrepair Italia, che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all' assistenza del contenitore a bordo nave e a terra. Si è giunti a questo nuovo traguardo completando un complesso iter istruttorio per l' asservimento della relativa concessione demaniale marittima. Tutto ciò ha permesso all' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l' operatività di un' azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese. Alla base di questa scelta, anche, il background di Medrepair Italia che ha strutturato le proprie attività sulle reali esigenze delle compagnie di navigazione, dotandosi di un team di tecnici qualificati in grado di mettere a disposizione il proprio know-how aziendale al completo servizio delle esigenze di settore. Si tratta, infatti, di un' azienda particolarmente specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenze esigenze. "E' stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, - ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto". A Gioia Tauro, quindi, l' azienda occuperà un capannone che è situato nell' area retroportuale e funzionale alla specifica attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all' Autorità portuale di Gioia Tauro, l' azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un' area adiacente alla propria area in concessione. A tale proposito, e al fine di garantire la piena operatività dei propri servizi, Medrepair Italia procederà all' assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche ad accrescere il livello occupazionale offerto dall' infrastruttura portuale al territorio che la ospita. 15-01-2020 15:25.

Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Medrepair Italia al porto di Gioia Tauro

Searepor ter.it

Medrepair Italia al porto di Gioia Tauro

Gioia Tauro, 14 gennaio 2020 - Un altro tassello è stato posizionato all' interno della complessiva attività di sviluppo strategico del porto, con l' obiettivo di garantire un' ulteriore occasione di crescita all' intera infrastruttura portale e al suo territorio. Ieri, l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha consegnato le chiavi di un capannone alla ditta Medrepair Italia, che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all' assistenza del contenitore a bordo nave e a terra. Si è giunti a questo nuovo traguardo completando un complesso iter istruttorio per l' asservimento della relativa concessione demaniale marittima. Tutto ciò ha permesso all' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l' operatività di un' azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese. Alla base di questa scelta, anche, il background di Medrepair Italia che ha strutturato le proprie attività sulle reali esigenze delle compagnie di navigazione, dotandosi di un team di tecnici qualificati in grado di mettere a disposizione il proprio know-how aziendale al completo servizio delle esigenze di settore. Si tratta, infatti, di un' azienda particolarmente specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenze esigenze. "E' stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, - ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto". A Gioia Tauro, quindi, l' azienda occuperà un capannone che è situato nell' area retroportuale e funzionale alla specifica attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all' Autorità portuale di Gioia Tauro, l' azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un' area adiacente alla propria area in concessione. A tale proposito, e al fine di garantire la piena operatività dei propri servizi, Medrepair Italia procederà all' assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche.

Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Autorità portuale di Gioia Tauro, insediata una nuova attività nell' area demaniale marittima

Ieri l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha consegnato le chiavi di un capannone alla ditta Medrepair Italia

Un altro tassello è stato posizionato all' interno della complessiva attività di sviluppo strategico del porto, con l' obiettivo di garantire un' ulteriore occasione di crescita all' intera infrastruttura portuale e al suo territorio. Ieri, l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha consegnato le chiavi di un capannone alla ditta Medrepair Italia, che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all' assistenza del contenitore a bordo nave e a terra. Si è giunti a questo nuovo traguardo completando un complesso iter istruttorio per l' asservimento della relativa concessione demaniale marittima. Tutto ciò ha permesso all' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l' operatività di un' azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese. Alla base di questa scelta, anche, il background di Medrepair Italia che ha strutturato le proprie attività sulle reali esigenze delle compagnie di navigazione, dotandosi di un team di tecnici qualificati in grado di mettere a disposizione il proprio know-how aziendale al completo servizio delle esigenze di settore. Si tratta, infatti, di un' azienda particolarmente specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenze esigenze. "E' stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, - ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto". A Gioia Tauro, quindi, l' azienda occuperà un capannone che è situato nell' area retroportuale e funzionale alla specifica attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all' Autorità portuale di Gioia Tauro, l' azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un' area adiacente alla propria area in concessione. A tale proposito, e al fine di garantire la piena operatività dei propri servizi, Medrepair Italia procederà all' assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche ad accrescere il livello occupazionale offerto dall' infrastruttura portuale al territorio che la ospita.

Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, autorità portuale consegna un capannone a Madrepair Italia

Un altro tassello è stato posizionato all' interno della complessiva attività di sviluppo strategico del porto, con l' obiettivo di garantire un' ulteriore occasione di crescita all' intera infrastruttura portuale e al suo territorio. Ieri, l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha consegnato le chiavi di un capannone alla ditta Medrepair Italia, che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all' assistenza del contenitore a bordo nave e a terra. Si è giunti a questo nuovo traguardo completando un complesso iter istruttorio per l' asservimento della relativa concessione demaniale marittima.Tutto ciò ha permesso all' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l' operatività di un' azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese.Alla base di questa scelta, anche, il background di Medrepair Italia che ha strutturato le proprie attività sulle reali esigenze delle compagnie di navigazione, dotandosi di un team di tecnici qualificati in grado di mettere a disposizione il proprio know-how aziendale al completo servizio delle esigenze di settore.Si tratta, infatti, di un' azienda particolarmente specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenze esigenze."E' stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment - ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto". A Gioia Tauro, quindi, l' azienda occuperà un capannone che è situato nell' area retroportuale e funzionale alla specifica attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all' Autorità portuale di Gioia Tauro, l' azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un' area adiacente alla propria area in concessione.A tale proposito, e al fine di garantire la piena operatività dei propri servizi, Medrepair Italia procederà all' assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche ad accrescere il livello occupazionale offerto dall' infrastruttura portuale al territorio che la ospita".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto Gioia Tauro, Zavettieri: "Dopo il definanziamento della Zes scompaiono anche i soldi per l' agenzia portuale"

"E' saltato poche ore prima della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale il rifinanziamento delle Agenzie per il transhipment. Con la pubblicazione del decreto Mille proroghe, del 31 dicembre scorso, si è avuta la conferma definitiva che i fondi (23 milioni circa) per rifinanziare l' Agenzia, creata all' inizio del 2017 per far fronte alla crisi degli scali di Taranto e Gioia Tauro, non si sono trovati. A Gioia Tauro, degli esuberi di partenza, fra reintegri del terminalista (MCT ieri, oggi MSC) e uscite volontarie, all' Agenzia - che ha come fine la ricollocazione, riqualificazione e impiego dei lavoratori come fornitori di manodopera temporanea portuale - sono rimasti 41 lavoratori. Un numero molto inferiore a quello originario ma comunque consistente. Senza dimenticare, inoltre, che i traffici sono in ripresa secondo quanto comunicato dall' Autorità Portuale: +8,4% rispetto all' anno precedente. Il tutto reso possibile grazie agli investimenti fatti e concretizzati da MSC". Questo è quanto afferma Pierpaolo Zavettieri, il quale nel suo intervento evidenzia "l' ennesima mancanza di attenzione, dopo l' abrogazione con la nuova Legge di Bilancio 2020, dei 300 milioni di euro destinati alla ZES, da parte del Governo centrale, verso il sistema economico potenzialmente più importante del Sud Italia". "Il tutto assume i contorni della beffa - continua Zavettieri- se si pensa che non sono mai mancate le passerelle di esponenti politici nazionali, da ultimo quella del Ministro Provenzano, sotto i cui occhi sono spariti appunto i 300 milioni destinati alla ZES e poi confluiti in un fondo denominato "Cresci al Sud" che ha finalità tanto ampie quanto imprecisate, al punto che nessuno in questo momento è in grado di capire se e come verrà utilizzato. Sulla Zona Economica Speciale, già da prima non potevano riporsi grandi speranze di rilancio dello Scalo Gioiese, per una serie di ragioni più volte citate nel corso degli ultimi anni. La Zes per come è stata formulata, per aggirare la notifica alla Commissione Europea prevista nel caso di aiuti di Stato (Regolamento UE 651/2014), ha partorito misure incentivanti minime, tali da poter essere considerate alla stregua degli aiuti già previsti nei regolamenti comunitari e rendendo le agevolazioni fiscali completamente sterili rispetto alle aspettative di rilancio economico attese ed annunciate. A questo si doveva aggiungere lo striminzito aiuto economico previsto esclusivamente sotto forma di credito d' imposta, le farraginosità burocratiche, l' impossibilità a beneficiarne da parte delle imprese dei trasporti della logistica, paradosso dei paradossi, questo solo per citare alcune criticità! Attestato che Il Porto continua a rappresentare ancora l' emblema dell' assenza di visione strategica per la soluzione del meridionalismo che ci vede unico caso in Europa, con differenze economiche e sociali, dopo 30 anni di programmazione comunitaria, ancora così marcate tra i diversi territori, sarebbe ora che, invece che alle chiacchiere e alle passerelle, si pensasse ad un serio programma di misure organiche e di investimenti strategici per il rilancio dell' economia e della competitività, e nel nostro caso, nei servizi che il porto e ancor più il retro porto possono dare". "Occorre cambiare rotta, attuando - conclude Zavettieri - una politica lungimirante che miri a valorizzare e potenziare le realtà esistenti e a programmare quelle possibili. Il porto non può rappresentare una criticità se è una risorsa, anzi la risorsa per eccellenza che oggi è ritornata ad essere realtà".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

«Cinque piani nell' anno della svolta»

La Cgil Gallura elenca le priorità e le vertenze ancora da risolvere nel territoriolo sviluppo

Tribunale, 3 giudici in più ma è sempre emergenza

«Cinque piani nell'anno della svolta»

OLBIA«Il 2020 sarà l' anno di svolta per questo territorio». A sostenerlo è la Cgil Gallura, attraverso la sua segretaria generale Luisa Di Lorenzo che elenca cinque piani politici da centrale e quattro vertenze da risolvere. Autonomia. «Continuiamo a sostenere che sia necessario ottenere l' autonomia istituzionale:le province riescono a fare sistema, mettono insieme Comuni, imprenditori, sindacati e lavoratori; riescono a rappresentare meglio i territori davanti alla Regione e allo Stato. Ma è importante soprattutto che vengano garantiti ed erogati ai cittadini i servizi connessi alle funzioni svolte dalla Provincia». Sanità. «La Regione annuncia la controriforma della sanità, da fare in un mese, ma ora apprendiamo che l' unica vera idea che coltivano è la moltiplicazione dei centri di potere e di spesa locali, la proliferazione delle Asl. Si parla dunque di cambi di assetto. Noi vorremmo che oltre all' eccellenza nella cura e nella ricerca, si parlasse di prevenzione e di territorialità come punti di riferimento in continuità con l' attività dei medici di base». Porto. «Un' altra emergenza, questa di ordine infrastrutturale, è lo stato di abbandono del porto di Olbia: se non risolta in tempi brevi si corre il rischio nell' immediato di perdere importanti traffici, e in prospettiva di comprometterne le potenzialità di sviluppo. La Cgil Gallura ha più volte chiesto all' Adsp una serie di interventi: rifare il canale di accesso al porto di Olbia, portando i fondali a avere un pescaggio di almeno 11 metri, per consentire l' ingresso in sicurezza alle grandi navi; completare, essendo già a disposizione le risorse, il porto industriale di Cocciani: approvare definitivamente il piano regolatore del porto di Olbia, già adottato nel 2010 dal Comitato Portuale. L' impianto del piano regolatore approvato prevede che il porto storico sia destinato alla nautica da diporto; che il terminale dell' Isola Bianca sia destinato ai passeggeri e alle crociere, anche con la realizzazione di un terminal dedicato, e che il porto industriale sia destinato alle merci». Continuità territoriale aerea. Su di essa campeggia uno sconosciuto piano della Regione sottoposto alla Commissione europea di cui sappiamo, come annunciato dallo stesso assessore Todde, che fa leva sulla proposta già ripetutamente bocciata della tariffa unica per turisti e residenti, quasi come fossero portatori del medesimo diritto di mobilità. Nel frattempo si opera in regime di proroga ormai prossima alla scadenza in un clima di assoluta incertezza rispetto a quello che accadrà da aprile in poi. Di fatto, ad oggi, non è possibile prenotare per la stagione estiva con gravi danni per l' economia turistica». Continuità marittima. «È caratterizzata da un dannoso monopolio sulle rotte (deciso dall' allora Ministro dei Trasporti Altiero Matteoli sotto l' ultimo Governo Berlusconi) che ha causato disservizi e costi insopportabili per i viaggiatori, senza vantaggi per il trasporto delle merci». Vertenze aperte. L' anno che si è appena concluso ha visto tante aziende in difficoltà, ma anche per il 2020 non mancano le incognite. Quattro le vertenze da risolvere: Auchan/Conad, Sinergest (anche se il problema dei lavoratori per ora è risolto), Usp e Airitaly.

L'Unione Sarda

Cagliari

La protesta. I 270 lavoratori della coop in sciopero oggi dalle 10 alle 13

Addetti alle pulizie, sciopero e sit-in davanti all' Università

20 Cagliari

La proposta del sindaco alla star americana: «Cara Jennifer Lopez vieni a vivere qui»

J Lo dice a Vanity Fair di volersi trasferire in Italia, Truzzu pronto ad accoglierla

Traffico vietato in via Pisano sino a domani

QUADRIFOGLIO

Venerdì 17 Gennaio

ZUPPA DI PESCE

Addetti alle pulizie, sciopero e sit-in davanti all'Università

Si ritroveranno stamattina, dalle 10 alle 13, davanti alla sede del rettorato in via Università: i 270 lavoratori dei servizi in appalto di pulizia dei locali dell' Ateneo, del Comune e del Tribunale di Cagliari, dell' Autorità portuale, dell' Argea e delle scuole della Sardegna (ex lavoratori socialmente utili) ormai da tempo non ricevono gli stipendi con regolarità. Una mattinata di sciopero e mobilitazione per denunciare ancora una volta una situazione insostenibile. «Nonostante le nostre sollecitazioni», hanno spiegato Nella Milazzo (Filcams Cgil) e Monica Porcedda (Fisascat Cisl), «la società cooperativa che gestisce i servizi continua a non rispettare leggi e norme contrattuali, così come il Cns, consorzio aggiudicatario dell' appalto, non interviene per ripristinare le regole». Gli appelli sono caduti nel vuoto. I sindacati hanno chiesto più volte alle committenti di revocare l' affidamento dell' appalto ma solo alcune - Comune e Autorità portuale - hanno mostrato disponibilità a risolvere il problema. Nel frattempo, denunciano ancora le segretarie Filcams e Fisascat, «non sono stati pagati gli stipendi di dicembre e in alcuni servizi la tredicesima e a questo si aggiungono continue irregolarità nel godimento di ferie e permessi, con ulteriori disagi per i lavoratori». Anche prima di Natale c' era stata una protesta dei sindacati. «All' ispettorato del lavoro abbiamo segnalato il mancato godimento delle ferie e non capiamo come mai ancora non siano stati presi provvedimenti».

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Real Cittadella, s' imprime una svolta Ruspe su 2.000 metri cubi di cemento

Mega: «A giorni bandiremo la gara finanziata con 450.000 euro»

Messina

Real Cittadella, s'imprime una svolta Ruspe su 2.000 metri cubi di cemento

Mega: «A giorni bandiremo la gara finanziata con 450.000 euro»

Se si rinuncia alla Falce non può esserci futuro

Ricordate le quattro vittime del Segesta Jet

Alessandro Tumino Real Cittadella e Zona falcata: ieri mattina, lì dove il litorale dello Stretto, del porto e del centro cittadino, le architetture, l' arte e la storia si fondono in una grande opportunità per Messina, si è tenuto un sopralluogo istituzionale lungo e approfondito, in un clima di collaborazione: insieme i vertici dell' Autorità di sistema portuale e della Soprintendenza ai Beni culturali e ambientali, ovvero il presidente Mario Mega e la soprintendente Mirella Vinci, ed il Comune di Messina con l' assessore Dafne Musolino. I primi due enti agiranno presto in concreto, per raggiungere due obiettivi diversi ma posti sopra un denominatore comune: l' impegno per restituire ai Messinesi il loro più grande patrimonio culturale e ambientale, quello della Falce, inquinato e rubato alla Città da oltre cinquant' anni. Si tratterà anzitutto, com' è stato ribadito ieri, dell' intervento urgente, progettualmente a cura della Soprintendenza, indispensabile per contenere il crollo parziale già verificatosi in uno uno dei due edifici degli alloggi militari della Real Cittadella spagnola: strutture, per chi non lo sapesse, fatte costruire tra il 1680 e il 1687, così come bastioni e mura, dal re Carlo II su progetto dell' architetto fiammingo Carlos von Grunembergh, Parallelamente, scatterà, tra un mese o poco più, una delle demolizioni più importanti degli ultimi decenni a Messina. Cadranno giù, non appena l' Autorità di Sistema avrà aggiudicata l' apposita gara da 450.000 euro prossima ad essere bandita, quasi tutte le costruzioni degradate che ancora oggi stridono con il recupero della presenza e quindi della bellezza e del fascino dell' intera Real Cittadella spagnola: quegli edifici, fino ai primi anni del nuovo millennio in uso ai Cantieri Savena, che ormai, a distanza di tanto tempo dal fallimento, sono solo l' umiliazione di quel Bene culturale vincolato al cui interno si faceva attività industriale. Così in quei decenni del secolo scorso s' usava fare nella Falce: in riva allo Stretto e tra i tesori dell' architettura si arrivò al punto di costruire una degassifica degli oli petroliferi e un inceneritore comunale. Demoliti pochi anni fa. Sono stati il marchio di un' epoca che non è temporalmente lontana dal presente ma che, per quanto attiene alla coscienza del valore socio-economico dei beni culturali e ambientali, sembra ormai infinitamente distante. Come se si trattasse di un' altra era geologica. Eppure non c' erano allora.... i dinosauri. C' eravamo anche noi, tutti quelli dagli "anta" in avanti: oggi invece, fortunatamente, se non protagonisti in prima persona, siamo quasi tutti appassionatamente fiduciosi nella riconquista delle risorse rubate, che qui sono culturali e ambientali. Ma torniamo al sopralluogo di ieri, durante il quale si sono fatte riflessioni generali. Il presidente dell' Autorità di Sistema, Mario Mega, e i dirigenti e i tecnici dell' ente ministeriale (in particolare il segretario Ettore Gentile e il funzionario Andrea Nostro) hanno sottolineato la rilevanza del prossimo intervento di demolizione di un lungo fronte di squallidi edifici che si frappongono tra la fortificazione e il mare: «È evidente - ha detto Mega - che per molto tempo qui non c' è stata una grande attenzione al bene culturale, ma le cose sono cambiate ed insieme alla Soprintendenza, all' Università e al Comune, stiamo facendo tutte le attività propedeutiche al raggiungimento degli obiettivi. Demolizioni a parte, abbiamo il piano generale di caratterizzazione dei terreni, e la conferenza dei servizi per approvarlo sarà presto convocata dalla Regione». Al contempo, il presidente dell' Authority di Sistema dello Stretto con sede centrale a Messina, si è mostrato determinato a progredire per "step", in modo progressivo e senza voli pindarici: «Una volta approvato il piano relativo agli inquinanti, verificato quel che si deve fare, si tratterà di individuare le risorse». Ma saranno anche

regionali

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

visto che c' è qui un grande bene vincolato? «La Regione - ricorda Mega - non lo ha escluso, e questo è un fatto positivo». Interessanti anche alcuni particolari dell' imminente liberazione del bene culturale dai circa 2.000 metri cubi di cemento "ex Savena": «Sarà un intervento anche molto delicato e difficile - ha spiegato l' architetto Vinci - visto che abbiamo previsto di salvare un muro, sopra il quale si è costruito, ma che fu composto nel secolo scorso assemblando originari blocchi del 600 e del 700». Insomma Storia e Cultura sono diventate, dopo decenni nel segno del degrado, vere linee guida.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Pontile di Giammoro, i dubbi e le esigenze

34
Tirrenica
Risorge l'Aicon, ma la produzione si sposta nelle Marche
Approvato il Consuntivo
Un rebus gli equilibri politici
Ora vanno protocollate le dimissioni "collettive"
Pontile di Giammoro, i dubbi e le esigenze
Fabbricato pericolante
Presto la demolizione
Viabilità "spezzata", i residenti di San Gaetano costretti a giri immensi

pace del mela Questa vicenda del pontile di Giammoro comincia a creare più di una preoccupazione. Non solo sui tempi di completamento dell' infrastruttura quanto sulla sua reale funzionalità. Le difficoltà infatti che in questi mesi si sono registrate nei lavori a mare e che di fatto hanno determinato lo slittamento a tempo indeterminato della fine dell' opera, sembrano dare ragione a coloro che ritengono problematica l' esecuzione delle operazioni di movimentazione delle merci nella giornate di grecale che determina il fenomeno della risacca. Un fenomeno che a volte condiziona persino lo stazionamento delle petroliere nella rada di Milazzo comunque più coperta rispetto a Giammoro. Per questo si tema che un' opera attesa da un ventennio finisca col diventare poco funzionale alle reali necessità. Ma questo è un discorso che dovrà essere affrontato poi a livello istituzionale per capire se questo investimento potrà ritenersi produttivo o uno spreco di risorse. Per il momento è fondamentale pretenderne il completamento e in tal senso sarà bene che l' Autorità portuale accolga l' appello dei sindacati che hanno chiesto un «incontro urgentissimo per conoscere lo stato attuale dei lavori, per fugare ogni eventuale dubbio e per sgombrare il campo dal rimpallo di competenze e responsabilità tra il soggetto appaltante e l' esecutore dei lavori».

La Sicilia

Catania

cisl

Lavoro, legalità e crescita: oggi una tavola rotonda

Sarà il segretario generale aggiunto della Cisl, Luigi Sbarra, a concludere i lavori della tavola rotonda sul tema "Un accordo di programma per lo sviluppo: fare sistema per il lavoro buono, per la coesione sociale, per la legalità e la crescita", organizzata dalla Cisl, che si terrà oggi, dalle 9,30, alle Ciminiere. Sarà l' occasione per proporre un accordo di programma e di corresponsabilità tra istituzioni regionali e locali, industriali, docenti universitari, amministratori delle società aeroportuali e interportuali e del porto, per sbloccare il percorso di attuazione del Patto per Catania, firmato con la Presidenza del Consiglio e arenatosi con la crisi finanziaria del Comune. Aprirà i lavori Maurizio Attanasio, segretario generale Cisl Catania. Interverranno Marco Falcone, assessore regionale alle Infrastrutture; Antonello Biriaco, presidente Confindustria Catania; Sebastiano Cappuccio, segretario generale Cisl Sicilia; Emilio Errigo, commissario dell' Autorità di sistema portuale; Gino Ioppolo, sindaco di Caltagirone; Salvo Pogliese, sindaco di Catania; Carlo Pennisi, docente di Sociologia; Nico Torrisi, ad Sac; Rosario Torrisi Rigano, presidente Società interporti siciliani. Modera la tavola rotonda il giornalista Guglielmo Troina.

VI LA SICILIA Giovedì 16 Gennaio 2020

Catania

"La salute (non) è in vendita" domani incontro col prof. Remuzzi

Pioggia di denaro per l'Oda grazie ad accordo Cei-Diocesi

Finanziamento. Oggi al centro riabilitazione di Pedara la firma per l'erogazione del credito

«Momento storico di speranza per lavoratori, assistiti e famiglie»

DOMANI UN CORSO ALL'OSPEDALE CANNIZZARO

Nuovo contratto medici, novità e prospettive

CNL

Lavoro, legalità e crescita: oggi una tavola rotonda

DIPARTIMENTO DI MEDICINA CLINICA E SPERIMENTALE DELL'UNIVERSITÀ

Domani alla Torre Biologica il Medclin presenta due progetti molto innovativi

Ricerca. Il primo è sui marcatori molecolari il secondo sugli effetti nucleari della chemioterapia

INPS E COMUNE

Da domani sportello attivo per prestazioni assistenziali

MF

Palermo, Termini Imerese

La Cisl chiede un tavolo tecnico sulle zone economiche speciali

Zes, avanti ma piano

Apertura a tutti gli attori coinvolti per studiare una strategia per sfruttare appieno lo strumento e non perdere altra occasione. A Roma si studiano possibili nuovi vantaggi fiscali per le imprese che vorranno investire in Sicilia

ANTONIO GIORDANO

MF Sicilia

LA CISL CHIEDE UN TAVOLO TECNICO SULLE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Zes, avanti ma piano

Apertura a tutti gli attori coinvolti per studiare una strategia per sfruttare appieno lo strumento e non perdere altra occasione. A Roma si studiano possibili nuovi vantaggi fiscali per le imprese che vorranno investire in Sicilia

NORMANNI, AQUILE & ELEFANTI

WWW.ILTAGLIAMARE.IT
La bibbia dei naviganti è a portata di click
BUONA NAVIGAZIONE!

Un «tavolo tecnico» con sindacati, industriali, autorità portuale, università, istituti di credito ed enti locali, «per discutere di come procedere affinché le Zes diventino una realtà». È la richiesta avanzata dalla Cisl nel corso dell' incontro su «Zes e Autonomia Speciale. Quali percorsi decisionali per un nuovo modello di sviluppo» organizzato dal sindacato a Palermo. «È giunto il momento di passare alla fase attuativa e per farlo serve il coinvolgimento di tutti i soggetti coinvolti, a partire dal sindacato e dal mondo delle imprese», afferma il segretario generale Cisl Sicilia, Sebastiano Cappuccio. «Il 2020 deve segnare la svolta altrimenti la nostra Regione non potrà ripartire mai e per farlo serve prima di tutto puntare sulle infrastrutture che sono da sempre il nostro maggiore gap». «Le Zes sono una grande opportunità per i nostri territori», afferma il segretario generale Cisl Palermo Trapani Leonardo La Piana, «la capacità di attrarre imprese con gli incentivi fiscali e normativi, sotto forma di credito di imposta e di semplificazioni amministrative, è una delle chiavi di volta per lo sviluppo ma se non si impronta alla base una strategia rischiano di restare un' occasione persa come tante». Da qui l' appello alla Regione affinché «si possa discutere in un tavolo tecnico di come procedere affinché le Zes diventino una realtà, partendo dall' unica vera possibile strategia: quella di dotare tutto l' apparato industriale locale di vantaggi essenziali che permettano successivamente il salto internazionale degli investimenti rivolti ai nostri territori». Non poche le perplessità. Come quelle espresse da Alessandro Albanese, presidente della Camera di Commercio di Palermo. «Il modello», ha spiegato, «è sbagliato, pensato male e attuato peggio. Per ottenere qualche risultato si sarebbe dovuta individuare una macro-area sulla quale concentrare le risorse e, invece, si è scelto come sempre di disperdere le risorse. Una cosa è certa: prima di defiscalizzarlo, il reddito lo devo produrre e in Sicilia mancano le condizioni primarie. Occorre sedersi attorno a un tavolo tutti insieme, imprese, sindacati, università, politica per concorrere alla creazione di un modello di sviluppo che parta da tre fattori essenziali: produzione, innovazione e formazione». Tra quanti credono nel modello delle Zes c' è anche Unicredit che ha messo a disposizione un miliardo di euro per le imprese che vorranno insediarsi in Sicilia. La banca, inoltre, sta pianificando diverse iniziative anche all' estero. La prima tappa è prevista il 27 gennaio a Monaco di Baviera dove è stata organizzata una giornata di lavori, insieme alla Regione Sicilia e ai rappresentanti delle Autorità Portuali di Sicilia Occidentale e Orientale, che hanno avuto un ruolo chiave nella definizione di piani strategici delle relative Zes, dell' iniziativa. Saranno presentate le opportunità di investimento sulle Zes siciliane a una platea composta da clienti Corporate della banca, strutture Unicredit International Italia e Germania, il presidente della Camera di Commercio Italo-tedesca e il console italiano a Monaco. A Roma, intanto, la Regione ha avviato un nuovo negoziato sulle Zes con la richiesta di inserimento nel ddl di stabilità 2020 di alcuni rafforzamenti dei vantaggi fiscali a favore delle imprese che si insedieranno nelle Zone siciliane. Ieri l' assessore regionale all' economia, Gaetano Armao è stato a Roma dove ha presentato la misura, già anticipata nella nota di aggiornamento al documento di economia e finanza regionale all' esame dell' Ars, rivolta alle

imprese che operano nel settore delle attività estrattive e manifatturiere, della logistica e dei servizi con sede principale o unità locale all' interno

MF

Palermo, Termini Imerese

delle Zes siciliane. L' incentivo, una misura aggiuntiva a quella prevista dalla disciplina statale delle Zes, prevede un contributo in compensazione, parametrato ai ricavi delle vendite e delle prestazioni derivanti dall' attività svolta dall' impresa, nell' anno nel quale l' istanza è presentata ed in quello immediatamente successivo. Misura che «se approvata, consentirà di rendere ancor più attrattive le Zes e ancor più vantaggiosi gli investimenti», ha spiegato Armao. A Roma, inoltre, sono stati presentati anche degli emendamenti alla conversione del decreto legge milleproroghe che riguardano proprio le Zes. Tra questi uno chiede che siano i presidenti di Regione a designare il commissario di Governo del comitato di indirizzo alle Zes. (riproduzione riservata)

Quotidiano di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

A margine della tavola rotonda sulle Zone economiche speciali promossa da Cisl-Sicilia

Zes, nella legge di stabilità 2020 norme per rafforzare vantaggi fiscali per imprese

Obiettivo è rendere ancor più vantaggiosi gli investimenti, creando lavoro

2 ISTITUZIONI

Ddl esercizio provvisorio oggi alla prova dell'Aula

Sanità
Alfa, Magrini nuovo dg

Zes, nella legge di stabilità 2020 norme per rafforzare vantaggi fiscali per imprese

Sicilia, 6-7 marzo
Conferenza enti a statuto speciale

PALERMO - L' assessorato regionale dell' Economia ha predisposto nella legge di stabilità regionale del 2020 delle misure per agevolare la fiscalità di sviluppo per le imprese localizzate nelle Zes siciliane. Le misure sono state messe a punto dopo che è stata definita dalla Regione la proposta per l' esame del Ministero per il Sud e la Coesione territoriale. Questi temi sono stati trattati ieri a Roma al tavolo di confronto con il ministero dell' Economia e dell' argomento se ne è parlato il giorno prima a margine della tavola rotonda proprio sulle Zes e promossa dal sindacato Cisl - Sicilia. La misura, come spiega una nota dell' assessorato regionale all' Economia, e già anticipata nella Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza Regionale (NaDefr) all' esame dell' Ars, è rivolta alle imprese operanti nel settore delle attività estrattive e manifatturiere, della logistica e dei servizi con sede principale o unità locale all' interno della Zes siciliane. L' incentivo, quale misura di fiscalità di sviluppo aggiuntiva a quella prevista dalla disciplina statale delle Zes, prevede un contributo in compensazione, parametrato ai ricavi delle vendite e delle prestazioni derivanti dall' attività svolta dall' impresa, nell' anno nel quale l' istanza è presentata ed in quello immediatamente successivo. Le Zes in Sicilia, dopo l' integrazione dello scorso mese di dicembre da parte dell' assessorato regionale alle Attività produttive sono ben 43, dichiarate idonee dalla commissione di valutazione, che ha tenuto conto anche delle zone interessate da interventi di riconversione e anche delle numerose richieste di rimodulazione in diminuzione giunte da alcuni Comuni e sono così suddivise: 173,56 ettari alla Zes Sicilia Occidentale e 244,37 ettari alla Zes Sicilia Orientale - lasciando non assegnati 44,07 ettari. Grazie alle superfici non assegnate, la Cabina di regia ha potuto recuperare e includere nelle rispettive Zes di competenza tre aree indicate dalle Autorità portuali e altre due industriali: Porto Empedocle, il porto dell' Arenella a Palermo, Augusta, l' area del consorzio Asi di Caltagirone e la zona di San Cataldo, scalo appartenente al Comune di Caltanissetta. "Questa disciplina, se approvata, consentirà di rendere ancor più attrattive le Zone Economiche Speciali della Sicilia ed ancor più vantaggiosi gli investimenti, creando possibilità di lavoro e di crescita della competitività regionale", ha precisato l' Assessore all' Economia e Vicepresidente della Regione, Gaetano Armao.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Alqamah

Palermo, Termini Imerese

Zes e il loro utilizzo per il rilancio dei territori di Palermo e Trapani

'Le Zone Economiche Speciali sono una grande opportunità per i nostri territori, la capacità di attrarre imprese con gli incentivi fiscali e normativi, sotto forma di credito di imposta e di semplificazioni amministrative, è una delle chiavi di volta per lo sviluppo, ma se non si impronta alla base una strategia che interviene eliminando i []

DI REDAZIONE

'Le Zone Economiche Speciali sono una grande opportunità per i nostri territori, la capacità di attrarre imprese con gli incentivi fiscali e normativi, sotto forma di credito di imposta e di semplificazioni amministrative, è una delle chiavi di volta per lo sviluppo, ma se non si impronta alla base una strategia che interviene eliminando i gap che, da sempre, condizionano la nostra economia come ad esempio i tempi della burocrazia, le carenze infrastrutturali, rischiano di restare un' occasione persa come tante'. Così il segretario generale Cisl Palermo Trapani Leonardo La Piana, ha aperto l' incontro' ZES e Autonomia Speciale. Quali percorsi decisionali per un nuovo modello di sviluppo',organizzato dalla Cisl Palermo Trapani, che si è svolto presso la ex Chiesa di San Mattia ai Crociferi a Palermo. 'Come tutte le grandi questioni rappresentano allo stesso tempo una sfida e una opportunità - ha aggiunto La Piana -. A nostro avviso però, c' è un gap, che è quello, a nostro avviso, del necessario maggior coinvolgimento dell' Università e della Ricerca nelle fasi progettuali delle Zes in particolare nell' individuazione de nuovi insediamenti produttivi, innovazioni tecnologiche e delle nuove professionalità che si stanno formando nei nostri territori. Allo stesso tempo riteniamo possa essere essenziale anche un ruolo nuovo e più incisivo del sindacato.Per questo lanciamo un appello alla Regione affinché insieme ai protagonisti di questa iniziativa, industriali, autorità portuale, università, istituti di credito ed enti locali, si possa discutere in un tavolo tecnico di come procedere affinché le Zes diventino una realtà, partendo dall' unica vera possibile strategia: quella di dotare tutto l' apparato industriale locale di vantaggi essenziali che permettano successivamente il salto internazionale degli investimenti rivolti ai nostri territori, superando quindi quel gap di competitività di cui spesso le nostre aree depresse soffrono'. Tutto partendo dagli esempi internazionali, come il porto di Tangeri in Marocco che ha visto ad esempio la creazione di 60 mila posti di lavoro ed un incremento delle esportazioni per oltre 2,6 miliardi di euro proprio grazie alle Zes. 'Le Zone Economiche Speciali, nella loro fase attuativa non devono pensarsi od immaginarsi come delle oasi, aree chiuse, slegate cioè dai loro territori di riferimento, e soprattutto non si può partire dall' assunto che nascono per riproporre in 'altra salsa' ciò che già esiste'. 'Il Mezzogiorno deve diventare uno dei più grandi hub logisitici del Mediterraneo con l' obiettivo di aprire l' Italia agli scambi con le economie emergenti del Medio Oriente e del Nord Africa'. 'Per utilizzarle al massimo nel rilancio dei due territori di Palermo e Trapani, ha ribadito poi La Piana 'le Zes come scrive lo Svimez, potrebbero rappresentare una grande opportunità di rilocalizzazione per le imprese italiane ed europee, che dopo tanti anni di delocalizzazione dell' attività produttiva verso le economie emergenti alla ricerca dei costi di lavoro più bassi, tendono a ricollocarsi nei mercati di origine riportando i processi produttivi all' interno dei confini nazionali. Per far questo, serve snellire sul serio, senza sé e senza ma, la complessità dei sistemi normativi e amministrativo burocratici. Li si annidano tutti quei meccanismi che rallentano, impediscono, demotivano, costano; li si annidano i germi e gli effetti della mafia che purtroppo ancora in questa area sono molto presenti'. Un altro tema posto dalla Cisl è quello legato ai contratti di

lavoro di nuovi possibili posti che sorgerebbero dai progetti legati alle Zes. 'Siamo pronti a siglare, qualora possibili, patti per assicurare flessibilità ma al contempo lavoro legale, sicuro, garantito e dove vengano applicati i contratti collettivi nazionali

Alqamah

Palermo, Termini Imerese

e non quelli pirata che stanno distruggendo, tutta una serie di elementi di civiltà anche nell' ambito del lavoro'. A tracciare un quadro tecnico subito dopo la relazione del segretario La Piana, è stato Antonio Purpura professore ordinario di Economia industriale all' Università degli Studi di Palermo. 'Per quanto promettano bene, almeno negli obiettivi posti, le Zes partono a nostro parere da un assunto errato, quello che vede i distretti produttivi indicati dalla Regione come punti di forza, mentre sappiamo già che finora non hanno certo spinto lo sviluppo della nostra terra. Senza un piano strategico che tenga conto del settore della Ricerca e senza il contributo dell' Università, le Zes hanno criticità strutturali, alle quali però si può ancora porre rimedio con un dialogo costruttivo fra mondo delle imprese, sindacati e università'. All' incontro moderato dal vice direttore responsabile del Giornale di Sicilia Marco Romano, è intervenuto il segretario generale aggiunto Cisl nazionale Luigi Sbarra. 'Le Zes rappresentano una grande occasione per attrarre nuovi investimenti e avviare finalmente la fiscalità di vantaggio che possa incoraggiare le imprese nazionali ed estere a investire qui al Sud. Palermo e Trapani fanno parte di un territorio che si presta molto ed è necessario lavorare sul tema della fiscalità, della semplificazione burocratica, sul risveglio della impresa privata. Per questo lanciamo la nostra proposta di un grande Patto nazionale per la Coesione e lo Sviluppo mettendo insieme come sta facendo la Cisl palermitana istituzioni, industrie, tutti gli enti coinvolti per far ripartire la crescita, lo sviluppo, la ricerca puntando su formazione, innovazione tecnologica, infrastrutture. Questo stiamo chiedendo al Governo nazionale , rafforzare la copertura finanziaria perché a due anni dalle istituzioni è ora ache le Zes diventino realtà, e bisogna adesso incalzare affinché abbiano effetti concreti sul Mezzogiorno, perché se riparte la Sicilia riparte il Sud e con esso tutto il Paese. E invece purtroppo manca una strategia di base, se il Governo nazionale vuole davvero dare risposte al Sud deve sbloccare tutte le risorse bloccate destinate alle infrastrutture, far ripartire l' edilizia scolastica, mettere in sicurezza tutto il territorio nazionale, avviare investimenti pubblici'. Per Sebastiano Cappuccio segretario generale Cisl Sicilia, 'la Cisl rilancia il tema delle Zes perché è giunto il momento di passare alla fase attuativa, e per farlo serve il coinvolgimento di tutti i soggetti coinvolti a partire dal Sindacato e dal mondo delle imprese. Il 2020 deve segnare la svolta altrimenti la nostra regione non potrà ripartire mai e per farlo serve prima di tutto puntare sulle infrastrutture che sono da sempre il nostro maggiore gap. Facciamo un Patto per la nostra terra, lavoriamo insieme per dare risposte ai nostri giovani che sono costretti ad andare via alla ricerca di un futuro'. Per la Regione, l' intervento dell' assessore regionale alle Attività produttive Girolamo Turano 'Il piano che abbiamo improntato per le Zes, è stato approvato da tutti gli enti preposti al controllo, siamo convinti che nei prossimi mesi riusciremo a ottenere i primi risultati. E' un buon strumento ma non potrà risolvere tutti i mali di cui soffre il tessuto economico della Sicilia. Il 2020 inoltre per noi sarà l' anno della innovazione tecnologica e della ricerca, su questo punteremo utilizzando tutte le risorse disponibili. Contiamo inoltre di approvare anche una riforma del settore del Commercio' e raccogliendo l' appello della Cisl aggiunge 'certo serve il confronto con tutti, siamo pronti a ricevere il contributo dell' Università e del Sindacato'. Da Gaetano Armao assessore regionale all' Economia, un messaggio recapitato al sindacato per ribadire 'che la Regione porrà le condizioni per avviare i vantaggi fiscali previsti dalle Zes'. Critico sul mancato coinvolgimento del mondo delle imprese è invece il vicepresidente vicario di Sicindustria, Alessandro Albanese, 'Se siamo qui a dire che le Zes sono uno strumento fatto e pensato per le imprese, possiamo anche non parlare più. Il modello è sbagliato, pensato male e attuato peggio. Per ottenere qualche risultato si sarebbe dovuta individuare una macro-area sulla quale concentrare le risorse e, invece, si è scelto come sempre di disperderle. Una cosa è certa: prima di defiscalizzarlo, il reddito lo devo produrre e in Sicilia mancano le condizioni primarie. Occorre sedersi attorno a un tavolo tutti insieme, imprese, sindacati, università, politica per concorrere alla creazione di un modello di sviluppo che parta da tre fattori essenziali: produzione, innovazione e formazione'. Sollecita la sinergia fra tutti gli attori interessati anche il presidente dell' Autorità Portuale di Sistema della Sicilia occidentale Pasqualino Monti, 'non c' è dubbio che

tutte le agevolazioni previste dalle Zes devono mettersi in pratica e migliorare sin da subito la capacità attrattiva, partendo dai nostri porti che devono diventare punti strategici di interscambio, puntando sul miglioramento della logistica.

Alqamah

Palermo, Termini Imerese

Oggi più che mai c' è la certezza che esistono diverse funzioni che vanno messe in rete, bisogna creare una sinergia per far sì che le Zes diventino realtà'. Per Unicredit Sicilia l' intervento di Salvatore Malandrino, Regional Manager. 'UniCredit ha messo a disposizione un plafond da un miliardo di euro, con l' obiettivo di essere partner finanziario delle imprese che vogliono investire nelle Zone Economiche Speciali in Sicilia, attraverso l' offerta di strumenti creditizi e finanziari, strutturati in funzione della tipologia di investimento. La banca sta anche lavorando in sinergia con la Regione siciliana per promuovere le ZES siciliane e le relative misure all' estero, sia nei confronti di potenziali investitori sia verso chi, già presente in Sicilia, vuole approfittare delle opportunità per svilupparsi ulteriormente e rafforzare il proprio posizionamento' . A portare il salute per l' Anci Sicilia il presidente Leoluca Orlando e con lui l' assessore comunale alle Attività Economica di Palermo Leopoldo Piampiano, 'Siamo pronti - hanno detto - a sfruttare al massimo le potenzialità delle Zone Economiche Speciali , a farneoccasione di sviluppo per tutti i comuni. Fondamentale partire dallo snellimento burocratico, le imprese devo accedere facilmente a tutto ciò che riguarda i servizi della pubblica amministrazione'.

Il Secolo XIX

Focus

Porti tassati, sindacati in trincea «Il governo non può tacere»

Cgil e Cisl strigliano l' esecutivo: «Inaccettabile non reagire all' ingerenza Ue». Paita (Italia Viva): «Serve un' azione politica, la ministra intervenga»

Porti tassati, sindacati in trincea «Il governo non può tacere»

Simone Gallotti / GENOVA La chiamata alle armi arriva dal parlamento, non dal governo. Almeno per ora. Se i deputati cominciano a muoversi, l' esecutivo sta ancora pensando alla creazione di una task force tecnica per tentare l' ultimo assalto a Bruxelles e provare a limare il provvedimento della Commissione sui porti italiani. Come raccontato ieri dal Secolo XIX/TheMediTelegraph, l' Europa ha pubblicato in Gazzetta la "sentenza": le Authori ty italiane non pagano le tasse e per questo falsano la concorrenza tra gli scali del Continente, aprendo nel contempo un' indagine formale. PRESSING SULLA DE MICHELI Raffaella Paita, deputata di Italia Viva, è la prima a intervenire: «Serve una risposta unitaria del settore - scrive la parlamentare ligure - L' interpretazione di Bruxelles non tiene conto né del funzionamento del sistema fiscale italiano né della qualità pubblica delle Authority. Serve una risposta unitaria per far valere le ragioni delle autorità portuali italiane». La Paita chiede al governo un' azione politica e per questo "convoca" in parlamento la ministra: «Chiederemo un' audi zione in commissione del ministro dei Trasporti e delle categorie interessate al fine di individuare una linea comune di difesa che tenga conto degli argomenti di diritto e di fatto a favore delle Autorità portuali italiane». OPERATORI E SINDACATI IN ALLARME Ieri Confetra, la confederazione della logistica italiana, ha incontrato la ministra De Micheli. La lista delle emergenze del settore è lunga, ma quella più urgente è lo scontro con Bruxelles: «La Commissione non ha nulla da dire all' Austria sui transiti limitati al Brennero?» Attacca Ivano Russo, direttore generale della Confederazione. «Ribadisco che la natura delle nostre Authority nazionali è puramente pubblicista e regolatoria. E' un dato che mi sembra sia sfuggito invece nell' analisi della Commissione. Vorrei sapere invece quali iniziative sta assumendo l' Europa rispetto alle palesi violazioni del trattato unico sulla libera concorrenza che l' Austria sta perpetrando con i limiti ai transiti dei camion al Bren nero. Quella è una vicenda che grida vendetta! Perchè non è una questione di sostenibilità ambientale:la limitazione infatti vale per tutti, tranne che per i mezzi con origine e destinazione in Austria». Anche i sindacati scendono in campo: «La posizione dell' Ue è un atto che mette in seria discussione l' assetto della legge 84 / 94 e quindi dell' intero sistema portuale italiano attacca Natale Colombo, segretario nazionale della Filt Cgil Il nostro modello non va paragonato a quello degli altri Paesi e non va messo in discussione. Il governo non può continuare ad essere in una posizione di attesa». Anche la Cisl è dura: «Se Bruxelles costringesse l' Italia al cambiamento della natura giuridica delle Authority - spiega il Segretario Generale della Cisl Liguria Luca Maestripieri - diventerebbe automatico imboccare una nuova strada. La riforma Del rio non ha risolto tutti i nodi, ma la società per azioni creerebbe nuovi problemi. Molto un ente pubblico economico». -

Portnews

Focus

Tassatori tassativi

Marco Casale

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

15 Gennaio 2020 — Focus

Bruxelles insiste

Tassatori tassativi

di Marco Casale

«L'esenzione fiscale concessa ai porti italiani costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.». Lo scrive la Commissione Europea in un avviso pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 10 gennaio scorso, nel quale si dà comunicazione dell'avvio di una consultazione pubblica per raccogliere i pareri degli stakeholder . La procedura si inserisce nell'ambito dell'indagine approfondita a carico dell'Italia avviata a novembre scorso sulla verifica dei presupposti di legittimità degli Aiuti di Stato concessi alle Autorità Portuali nostrane in termini di esenzione dal pagamento del reddito sulle imposte sulle società. Per l'UE la mancata assoggettazione delle AdSP italiane al pagamento dell'IRES comporta un vantaggio selettivo. Si tratterebbe di un «trattamento di favore idoneo a falsare la concorrenza e gli scambi intra-UE», si legge nel documento. La Commissione ricorda che le misure di aiuto di Stato possono essere considerate compatibili con il mercato interno solo in base alle deroghe di cui all'articolo 93, all'articolo 106, paragrafo 2, e all'articolo 107, paragrafi 2 e 3, del TFUE. Con riferimento all'art. 93 (compatibilità con il mercato interno degli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio), la Commissione fa osservare che non tutti gli investimenti effettuati dalle autorità portuali rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolato, ma solo quelli che rispondono alle necessità del coordinamento dei trasporti. «Nel caso di specie non vi sono indicazioni del fatto che l'aiuto sia specificamente finalizzato a finanziare tali investimenti. Al contrario, l'aiuto consiste in esenzioni dall'imposta sul reddito delle società che non sono legate ad alcun investimento particolare. Non risulta nemmeno che tali misure siano destinate al rimborso di obblighi di servizio pubblico». Secondo l'UE l'esenzione al pagamento dell'IRES non risulta nemmeno ammissibile sulla base delle deroghe di cui all'art. 107, paragrafi 2 e 3. Per diversi motivi: Le Autorità Italiane non avrebbero fornito argomenti in merito all'applicabilità all'esenzione dall'imposta sul reddito delle società. Le misure in esame non sembrano essere collegate ad aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, ad aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionale o ad aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania. Con riferimento al paragrafo 3, si precisa invece che la misura non è destinata a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, né mira a realizzare importanti progetti di comune interessi europeo. E di sicuro, tale esenzione non favorisce lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso. Per l'Ue la misura contestata non può infine essere considerata una compensazione di servizio pubblico compatibile con il mercato interno: «Le autorità italiane - si legge nel parere provvisorio non hanno fornito alcuna informazione da cui si possa desumere che l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società per le AdSP potrebbe essere giustificata ai sensi dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE». Inoltre, «la misura in questione, che lega l'importo dell'aiuto ai profitti realizzati, non è legata o limitata ai costi netti delle funzioni di servizio pubblico. Essa non discende neppure da un chiaro mandato conferito ai beneficiari delle misure per adempiere un siffatto incarico». Queste sono le conclusioni cui è pervenuta in via provvisoria la Commissione. L'Italia e chi di interesse ha a questo punto trenta giorni di tempo dalla data di pubblicazione dell'invito sulla Gazzetta Ufficiale per trasmettere le proprie

osservazioni.

The Medi Telegraph

Focus

Tasse Ue ai porti, Paita: "Serve risposta unitaria del settore marittimo"

Genova - 'La pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della norma che assoggetta le Autorità di sistema portuali all' imposta sul reddito delle società, rende necessaria una risposta unitaria del settore. Per l' Ue l' esenzione delle Autorità di sistema portuali rientra nella fattispecie di 'aiuto di Stato'. Dal momento che tale interpretazione non tiene conto né del funzionamento del sistema fiscale italiano né della qualità pubblica dell' azione delle AdSP riteniamo sia una risposta unitaria per far valere le ragioni delle autorità italiane". Lo scrive in una nota Raffaella Paita, deputata genovese di Italia Viva. "Chiederemo per questo un' audizione in Commissione del ministro dei Trasporti e delle categorie interessate al fine di individuare una linea comune di difesa che tenga conto degli argomenti di diritto e di fatto a favore delle Autorità di sistema portuali italiane'.

L'Avvisatore Marittimo

Focus

DOPO L'AVVIO DELL'INDAGINE EUROPEA

Aiuti ai porti, 2020 anno decisivo per la soluzione della crisi Ue-Italia

Verso una suddivisione fra attività economiche e non economiche

ANTONELLA TEODORO*

GENOVA. Il 2020 potrebbe vedere la fine dell'esenzione fiscale per i porti italiani a seguito dell'indagine approfondita avviata dalla Commissione Europea per verificare se le esenzioni fiscali concesse ai porti italiani siano allineate alle norme dell'Ue in materia di aiuti di Stato. Allo stesso tempo, la Commissione ha accolto con favore la decisione della Spagna di modificare, a partire da gennaio 2020, la propria legislazione in materia di imposta sul reddito delle società allineandola alle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato. Margrethe Vestager, vicepresidente esecutiva della Commissione Europea, ha dichiarato: «I porti sono infrastrutture chiave per la crescita economica e lo sviluppo regionale. Le nostre regole di concorrenza riflettono ciò e consentono agli Stati membri di investire nei porti, creando posti di lavoro e preservando la concorrenza. Allo stesso tempo, se gli operatori portuali generano profitti da attività economiche, questi dovrebbero essere tassati allo stesso modo di altre società ai sensi delle normali leggi fiscali nazionali per evitare distorsioni della concorrenza». Il punto principale di divergenza è la natura delle Autorità portuali italiane, che a differenza degli altri porti dell'Ue, sono enti pubblici. Per questo motivo, Assoporti sostiene la legittimità dei porti italiani di non pagare l'imposta sul reddito delle società, che si applica ai soggetti privati. La Commissione replica che le Autorità portuali svolgono sia attività non economiche (a esempio controllo del traffico marittimo) sia attività economiche (a esempio accesso a pagamento al porto): le prime operazioni non rientrano nell'ambito del controllo degli aiuti di Stato dell'Ue, mentre per le seconde si applicano le norme sugli aiuti economici dell'Ue. L'attuale legislazione sull'imposta sul reddito in Italia consente alle autorità portuali di essere completamente esenti dall'imposta sul reddito delle società e ciò potrebbe non essere compatibile con le norme europee. Qualora le preoccupazioni della Commissione relative alla compatibilità delle esenzioni fiscali per i porti italiani con le norme Ue fossero confermate, l'esenzione dall'imposta sui porti in Italia verrebbe considerata "aiuto esistente" (come nel caso della Spagna) in quanto introdotta prima dell'adesione all'Ue e la Commissione non potrebbe chiedere all'Italia di recuperare gli aiuti concessi nel passato. Il processo di indagine offre alle parti interessate la possibilità di esprimere la propria opinione sulla valutazione degli aiuti di Stato delle esenzioni fiscali, a esempio la loro opinione sugli effetti sulla concorrenza e sugli scambi. Nella stessa dichiarazione in cui ha annunciato l'inizio delle sue indagini, la Commissione ha anche fornito una sorta di rassicurazione ai porti italiani. In caso di rimozione del vantaggio fiscale, i porti italiani in alcuni casi potranno comunque ricevere aiuti statali. Gli Stati membri dell'Ue, infatti, possono supportare i loro porti nel rispetto delle norme dell'Ue in materia di aiuti di Stato, a esempio per raggiungere obiettivi sulle politiche di trasporto stabiliti dall'Ue o anche per sostenere investimenti infrastrutturali che non sarebbero praticabili senza l'intervento pubblico. proprio a tal fine, nel maggio 2017 la Commissione ha semplificato le regole per gli investimenti pubblici nei porti, consentendo agli Stati membri di investire fino a 150 milioni di euro in porti marittimi e fino a 50 milioni di euro in porti interni con piena certezza giuridica e senza verifica preventiva da parte del Commissione. Tale regolamento, a esempio, consente alle autorità pubbliche di coprire i costi di dragaggio nei porti e nelle vie navigabili. Inoltre, l'Ue consente agli Stati membri

di rimborsare alle autorità portuali le spese per far fronte ai compiti di servizio pubblico e attivare servizi di interesse economico generale. *Senior Consultant a Mds Transmodal(@anteo79)

FerPress

Focus

Confetra incontra il ministro De Micheli. Nicolini, posto accento su emergenza infrastrutturale

(FERPRESS) - Roma, 15 GEN - Si è svolto oggi, al Ministero, l' incontro tra la Ministra De Micheli e il vertice di Confetra. Il Presidente Nicolini ha posto l' accento sull' emergenza infrastrutturale che - soprattutto in Liguria e Piemonte - sta rendendo ormai quasi impossibile operare servizi di trasporto merce, soprattutto su gomma, da e verso il principale Sistema portuale del Paese. "Per non parlare dei Trasporti eccezionali, ormai completamente paralizzati anche nel Nordest, con grave danno anzitutto per l' industria italiana impossibilitata ormai a esportare intere tipologie di manufatti". A queste difficoltà si aggiungono poi quelle di portata internazionale - dall' ostracismo austriaco rispetto ai transiti del Brennero agli atteggiamenti francesi rispetto a Colle Tenda e fino alla Brexit - che, per diverse ragioni, finiscono tuttavia per produrre il medesimo effetto di incertezza sui costi, sui contratti e sui servizi. "Con le AdSP ancora sotto scacco di procedura infrazione UE per il tema della tassazione, un dossier BER che rischia di consegnare l' industria logistica italiana a pochi oligopoli verticali, con una organizzazione del ciclo operativo nei magazzini da ridisegnare all' insegna della regolarità e della sana competizione di mercato, ci pare chiaro che serva una visione di politica industriale per il settore, profondamente innovativa e integrata, capace di parlare all' intera supplychain logistica che, in Italia, con 110 mila imprese e oltre un milione di addetti rappresenta il secondo contribuente del PIL Nazionale - 9% - dopo la manifattura" ha concluso il Presidente Nicolini. Sulla stessa lunghezza d' onda la Vice Presidente Vicaria della Confederazione, Silvia Moretto: "Oggi arriva più merce, in meno porti, da lavorare in meno tempo. E' uno degli effetti fisici di gigantismo navale e concentrazioni. L' 80% dei TEUS in Italia arrivano in 5 scali, su vettori più grandi e con meno toccate. Paradossalmente innovazioni preziose come il pre clearing, che velocizza ulteriormente lo sbarco, se non poste dentro una filiera efficiente e coordinata, finiscono per accrescere lo stress operativo sull' intera catena di movimentazione e distribuzione. Il tema del congestionamento dei principali nodi del Pese è un tema che necessita di una regia nazionale: riguarda committenza manifatturiera, armatori, terminalisti, Autorità di regolazione e governance della portualità, Autorità dedicate ai controlli sulla merce, spedizionieri, e i cui effetti distorsivi si abbattono poi sull' ultimo anello, l' autotrasporto. Di fronte a un fenomeno sistemico non bastano Tavoli bilaterali e risposte parziali esclusivamente di natura finanziaria, serve una visione di insieme del ciclo logistico". La Confetra ha chiesto al Ministro di riattivare il Tavolo per la Legalità, di riprendere gli incontri del Tavolo per lo sviluppo del Cargo Aereo, di convocare l' Organismo di Partenariato della Logistica e dei Trasporti "per poter finalmente avere dei luoghi istituzionali permanenti e strutturati dove sviluppare, su tutti questi temi e per tutti i segmenti della filiera, un confronto quotidiano tra operatori di mercato e decisori pubblici", ha concluso il presidente Nicolini.

Informare

Focus

Il vertice di Confetra ha incontrato il ministro De Micheli

Nicolini: necessario avere dei luoghi istituzionali permanenti e strutturati dove sviluppare un confronto quotidiano tra operatori di mercato e decisori pubblici Oggi Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha incontrato il vertice della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) che ha illustrato le principali criticità del settore della logistica a partire dall' emergenza infrastrutturale che, soprattutto in Liguria e Piemonte - ha specificato il presidente della Confederazione, Guido Nicolini - sta rendendo ormai quasi impossibile operare servizi di trasporto merce, soprattutto su gomma, da e verso il principale Sistema portuale del Paese. «Per non parlare - ha aggiunto - dei trasporti eccezionali, ormai completamente paralizzati anche nel Nordest, con grave danno anzitutto per l' industria italiana impossibilitata ormai a esportare intere tipologie di manufatti». Confetra ha evidenziato che a queste difficoltà si aggiungono poi quelle di portata internazionale: dall' ostracismo austriaco rispetto ai transiti del Brennero agli atteggiamenti francesi rispetto a Colle Tenda e fino alla Brexit, che, per diverse ragioni, finiscono tuttavia per produrre il medesimo effetto di incertezza sui costi, sui contratti e sui servizi. «Con le Autorità di Sistema Portuale ancora sotto scacco di procedura infrazione UE per il tema della tassazione, un dossier BER che rischia di consegnare l' industria logistica italiana a pochi oligopoli verticali, con una organizzazione del ciclo operativo nei magazzini da ridisegnare all' insegna della regolarità e della sana competizione di mercato - ha osservato Nicolini - ci pare chiaro che serva una visione di politica industriale per il settore, profondamente innovativa e integrata, capace di parlare all' intera supply chain logistica che, in Italia, con 110mila imprese e oltre un milione di addetti rappresenta il secondo contribuente del PIL Nazionale (9%) dopo la manifattura». Nel corso dell' incontro, svoltosi presso la sede del Ministero a Roma, Silvia Moretto, vice presidente vicaria della Confetra, ha sottolineato che «oggi arriva più merce, in meno porti, da lavorare in meno tempo. È - ha spiegato - uno degli effetti fisici di gigantismo navale e concentrazioni. L' 80% dei teus in Italia arrivano in cinque scali, su vettori più grandi e con meno toccate. Paradossalmente innovazioni preziose come il pre-clearing, che velocizza ulteriormente lo sbarco, se non poste dentro una filiera efficiente e coordinata, finiscono per accrescere lo stress operativo sull' intera catena di movimentazione e distribuzione». «Il tema del congestionamento dei principali nodi del Paese - ha proseguito Moretto - è un tema che necessita di una regia nazionale: riguarda committenza manifatturiera, armatori, terminalisti, autorità di regolazione e governance della portualità, autorità dedicate ai controlli sulla merce, spedizionieri, e i cui effetti distorsivi si abbattono poi sull' ultimo anello, l' autotrasporto. Di fronte a un fenomeno sistemico non bastano tavoli bilaterali e risposte parziali esclusivamente di natura finanziaria, serve una visione di insieme del ciclo logistico». In occasione dell' incontro la Confetra ha chiesto al ministro di riattivare il Tavolo per la Legalità, di riprendere gli incontri del Tavolo per lo sviluppo del Cargo Aereo, di convocare l' Organismo di Partenariato della Logistica e dei Trasporti al fine - ha spiegato Nicolini - di «poter finalmente avere dei luoghi istituzionali permanenti e strutturati dove sviluppare, su tutti questi temi e per tutti i segmenti della filiera, un confronto quotidiano tra operatori di mercato e decisori pubblici».

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

Messaggero Marittimo

Focus

De Micheli incontra i vertici di Confetra

Nicolini e Moretto posto l'accento sull'emergenza infrastrutturale

Massimo Belli

ROMA La ministra Paola De Micheli ha incontrato oggi i vertici di Confetra al Mit. Da parte sua il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha posto l'accento sull'emergenza infrastrutturale che soprattutto in Liguria e Piemonte sta rendendo ormai quasi impossibile operare servizi di trasporto merce, soprattutto su gomma, da e verso il principale Sistema portuale del Paese. Per non parlare dei trasporti eccezionali, ormai completamente paralizzati anche nel Nordest, con grave danno anzitutto per l'industria italiana impossibilitata ormai a esportare intere tipologie di manufatti, ha precisato Nicolini. A queste difficoltà si aggiungono poi quelle di portata internazionale dall'ostracismo austriaco rispetto ai transiti del Brennero agli atteggiamenti francesi rispetto a Colle Tenda e fino alla Brexit che, per diverse ragioni, finiscono tuttavia per produrre il medesimo effetto di incertezza sui costi, sui contratti e sui servizi. Con le AdSp ancora sotto scacco di procedura infrazione Ue per il tema della tassazione, un dossier BER che rischia di consegnare l'industria logistica italiana a pochi oligopoli verticali, con una organizzazione del ciclo operativo nei magazzini da ridisegnare all'insegna della regolarità e della sana competizione di mercato, ci pare chiaro che serva una visione di politica industriale per il settore, profondamente innovativa e integrata, capace di parlare all'intera supply chain logistica che, in Italia, con 110 mila imprese e oltre un milione di addetti rappresenta il secondo contribuente del Pil nazionale (9%) dopo la manifattura ha concluso il presidente di Confetra. Sulla stessa lunghezza d'onda la vice presidente vicaria della Confederazione, Silvia Moretto: Oggi arriva più merce, in meno porti, da lavorare in meno tempo. E' uno degli effetti fisici di gigantismo navale e concentrazioni. L'80% dei teu in Italia arrivano in cinque scali, su vettori più grandi e con meno toccate. Paradossalmente innovazioni preziose come il preclearing, che velocizza ulteriormente lo sbarco, se non poste dentro una filiera efficiente e coordinata, finiscono per accrescere lo stress operativo sull'intera catena di movimentazione e distribuzione. Il tema del congestionamento dei principali nodi del Pese è un tema che necessita di una regia nazionale: riguarda committenza manifatturiera, armatori, terminalisti, Autorità di regolazione e governance della portualità, Autorità dedicate ai controlli sulla merce, spedizionieri, e i cui effetti distorsivi si abbattono poi sull'ultimo anello, l'autotrasporto. Di fronte a un fenomeno sistemico ha concluso Silvia Moretto non bastano Tavoli bilaterali e risposte parziali esclusivamente di natura finanziaria, serve una visione di insieme del ciclo logistico. Al termine dell'incontro, i vertici di Confetra hanno chiesto al ministro di riattivare il Tavolo per la Legalità, di riprendere gli incontri del Tavolo per lo sviluppo del Cargo Aereo, di convocare l'Organismo di Partenariato della Logistica e dei Trasporti per poter finalmente avere dei luoghi istituzionali permanenti e strutturati dove sviluppare, su tutti questi temi e per tutti i segmenti della filiera, un confronto quotidiano tra operatori di mercato e decisori pubblici, ha ribadito il presidente Nicolini.

Primo Magazine

Focus

Confetra incontra la ministra De Micheli

GAM EDITORI

16 gennaio 2020 - Si è svolto ieri, al Ministero, l' incontro tra la Ministra De Micheli e il vertice di Confetra. Il Presidente Nicolini ha posto l' accento sull' emergenza infrastrutturale che - soprattutto in Liguria e Piemonte - sta rendendo ormai quasi impossibile operare servizi di trasporto merce, soprattutto su gomma, da e verso il principale Sistema portuale del Paese. "Per non parlare dei Trasporti eccezionali, ormai completamente paralizzati anche nel Nordest, con grave danno anzitutto per l' industria italiana impossibilitata ormai a esportare intere tipologie di manufatti". A queste difficoltà si aggiungono poi quelle di portata internazionale - dall' ostracismo austriaco rispetto ai transiti del Brennero agli atteggiamenti francesi rispetto a Colle Tenda e fino alla Brexit - che, per diverse ragioni, finiscono tuttavia per produrre il medesimo effetto di incertezza sui costi, sui contratti e sui servizi. "Con le AdSP ancora sotto scacco di procedura infrazione UE per il tema della tassazione, un dossier BER che rischia di consegnare l' industria logistica italiana a pochi oligopoli verticali, con una organizzazione del ciclo operativo nei magazzini da ridisegnare all' insegna della regolarità e della sana competizione di mercato, ci pare chiaro che serva una visione di politica industriale per il settore, profondamente innovativa e integrata, capace di parlare all' intera supplychain logistica che, in Italia, con 110 mila imprese e oltre un milione di addetti rappresenta il secondo contribuente del PIL Nazionale - 9% - dopo la manifattura" ha concluso il Presidente Nicolini. Sulla stessa lunghezza d' onda la Vice Presidente Vicaria della Confederazione, Silvia Moretto: "Oggi arriva più merce, in meno porti, da lavorare in meno tempo. E' uno degli effetti fisici di gigantismo navale e concentrazioni. L' 80% dei TEUS in Italia arrivano in 5 scali, su vettori più grandi e con meno toccate. Paradossalmente innovazioni preziose come il pre clearing, che velocizza ulteriormente lo sbarco, se non poste dentro una filiera efficiente e coordinata, finiscono per accrescere lo stress operativo sull' intera catena di movimentazione e distribuzione. Il tema del congestionamento dei principali nodi del Pese è un tema che necessita di una regia nazionale: riguarda committenza manifatturiera, armatori, terminalisti, Autorità di regolazione e governance della portualità, Autorità dedicate ai controlli sulla merce, spedizionieri, e i cui effetti distorsivi si abbattono poi sull' ultimo anello, l' autotrasporto. Di fronte a un fenomeno sistemico non bastano Tavoli bilaterali e risposte parziali esclusivamente di natura finanziaria, serve una visione di insieme del ciclo logistico".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019

The Medi Telegraph

Focus

Vertice Confetra-De Micheli: "Priorità all' emergenza infrastrutture"

Roma - L' emergenza infrastrutturale, soprattutto in Liguria e Piemonte, sta rendendo ormai quasi impossibile operare servizi di trasporto merce, soprattutto su gomma, da e verso il principale sistema portuale del Paese. È questa una delle preoccupazioni espresse dal presidente di Confetra Guido Nicolini in occasione dell' incontro, oggi al ministero di Porta Pia, tra i vertici di Confetra e la ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli. Nicolini ha evidenziato anche il problema dei «trasporti eccezionali, ormai completamente paralizzati anche nel Nordest, con grave danno anzitutto per l' industria italiana impossibilitata ormai a esportare intere tipologie di manufatti». A queste difficoltà, si aggiungono poi «quelle di portata internazionale, dall' ostracismo austriaco rispetto ai transiti del Brennero agli atteggiamenti francesi rispetto a Colle Tenda e fino alla Brexit», evidenzia la nota di Confetra.«Con le Autorità di sistema portuale ancora sotto scacco di procedura infrazione Ue per il tema della tassazione, con una organizzazione del ciclo operativo nei magazzini da ridisegnare all' insegna della regolarità e della sana competizione di mercato, ci pare chiaro che serva una visione di politica industriale per il settore, profondamente innovativa e integrata, capace di parlare all' intera supply-chain logistica che, in Italia, con 110 mila imprese e oltre un milione di addetti rappresenta il secondo contribuente del Pil Nazionale (9%) dopo la manifattura », afferma Nicolini. «Il tema del congestionamento dei principali nodi del Pese è un tema che necessita di una regia nazionale», aggiunge la vicepresidente vicaria Silvia Moretto.La Confetra ha chiesto al ministro di riattivare il tavolo per la legalità, di riprendere gli incontri del tavolo per lo sviluppo del cargo aereo, di convocare l' organismo di partenariato della logistica e dei trasporti «per poter finalmente avere dei luoghi istituzionali permanenti dove sviluppare un confronto quotidiano», conclude Nicolini.