



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 08 giugno 2019**



Prime Pagine

08/06/2019	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Il Foglio	11
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Il Giornale	12
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Il Giorno	13
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Il Manifesto	14
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Il Mattino	15
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Il Messaggero	16
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Il Tempo	20
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Italia Oggi	21
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	La Nazione	22
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	La Repubblica	23
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	La Stampa	24
Prima pagina del 08/06/2019		
08/06/2019	Milano Finanza	25
Prima pagina del 08/06/2019		

Primo Piano

07/06/2019	FerPress	26
Confitarma: ospita a Roma il primo seminario su European Maritime Single Window Environment		
07/06/2019	Il Nautilus	27
CONFITARMA OSPITA IL PRIMO SEMINARIO SU EUROPEAN MARITIME SINGLE WINDOW ENVIRONMENT (EMSWE)		

07/06/2019	Informare	Oggi presso Confitarma la prima della serie di seminari ECSA sull' European Maritime Single Window	28
08/06/2019	La Gazzetta Marittima	Monaco: 'focus' sull' Italia di Assoporti	29
07/06/2019	Pressmare	Confitarma: il seminario European Maritime Single Window Environment	31
07/06/2019	Sea Reporter	Confitarma ospita il primo seminario su European Maritime Single Window Environment	32

Trieste

08/06/2019	Il Piccolo Pagina 2	Maxi navi bianche con 9 mila turisti e corteo Fvg Pride Rive sotto assedio	33
08/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 14	Porti, così Trieste lancia la sua sfida ai giganti europei	35
07/06/2019	Corriere Marittimo	Trieste e il tedesco Kombiverkehr, intesa per nuovo corridoio intermodale	36
07/06/2019	Messaggero Marittimo	Trieste con l'operatore Kombiverkehr per un corridoio intermodale	37
		<i>Giulia Sarti</i>	
07/06/2019	Transportonline	Il porto di Trieste sigla un accordo con l'operatore Kombiverkehr	38

Venezia

08/06/2019	Corriere della Sera Pagina 22	Grandi navi, una selva di 13 progetti E Toninelli non ha mai visto il Mose	39
08/06/2019	Il Foglio Pagina 5	CHE GRANDE NAVE LA MODERNITA'	41
08/06/2019	Il Gazzettino Pagina 13	No grandi navi, il prefetto nega San Marco al corteo Gli indagati salgono a 7	44
		<i>NICOLA MUNARO</i>	
08/06/2019	Il Gazzettino Pagina 31	Paratoie mobili In autunno le prove	45
		<i>MICHELE FULLIN</i>	
08/06/2019	Il Gazzettino Pagina 31	Rimorchiatori, nessuna nuova ordinanza Si valutano altre misure per la sicurezza	47
08/06/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 15	«L' inquinamento delle navi da crociera? Una fake news»	48
08/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3	Paolo Costa: «Il canale Vittorio Emanuele non è più adeguato alla navigazione»	49
08/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3	«Lido e Chioggia le uniche due soluzioni»	50
08/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3	De Piccoli; «Il Lido progetto dimenticato»	51
08/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3	Un attracco in laguna costa 180 mila euro Gli affari della Vtp e della Veneto Sviluppo	52
08/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 16	La Msc Opera porti a ragionamenti seri dopo i danni causati da persone incapaci	53
07/06/2019	Messaggero Marittimo	Cfii Venezia: opportunità di lavoro e formazione	54
		<i>Giulia Sarti</i>	
07/06/2019	The Medi Telegraph	Venezia-Duisburg, successo a Monaco	55

Savona, Vado

08/06/2019 **La Stampa (ed. Savona)** Pagina 42 "Grandi navi da crociera meglio negli Alti Fondali" 56

08/06/2019 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 19 Dragaggi e vibrazioni, «Bastava fare come nel vecchio San Paolo» 57

Genova, Voltri

08/06/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 4 *Simone Gallotti*
Il porto di Genova non cresce più A marzo calano ancora i container «È tutta colpa dei dazi di Trump» 58

07/06/2019 **Informare**
A marzo il traffico delle merci nel porto di Genova è diminuito del -14,2% 59

07/06/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI*
Genova, traffico ancora in sofferenza: anche marzo calano i volumi 60

08/06/2019 **Milano Finanza** Pagina 56 *STEFANO CATELLANI*
La rotta di Costanza 61

07/06/2019 **The Medi Telegraph** *ALBERTO QUARATI*
Msc e Maersk, al via i servizi intermodali su Genova e Vado Ligure 62

07/06/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI*
Robot in banchina e grandi gruppi: sindacato in allarme anche a Genova 63

La Spezia

08/06/2019 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 18 *Sondra Coggio /*
Inquinamento dell' aria a San Cipriano Picchi record per il biossido d' azoto 64

08/06/2019 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 19
Ma Roncallo minimizza: «I dati non sono scientifici» 66

08/06/2019 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 19
Smog, il quadro ufficiale lo facciamo gli enti preposti 67

08/06/2019 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 43
«Fumi da crociera, allarme rosso» 68

08/06/2019 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 43
L' Authority: «Sono fake news» 69

08/06/2019 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 43
Oltre 60 controlli dal marzo 2015 Sei le infrazioni 70

07/06/2019 **Corriere Marittimo**
Fumi navi, La Spezia la più inquinata - Per Clia è fake news 71

07/06/2019 **FerPress**
Fumi dalle navi da crociera. Interviene la presidente dell' AdSP Mar Ligure Orientale Carla Roncallo 72

08/06/2019 **La Gazzetta Marittima**
Inquinamento navale tra verità e fake news 73

07/06/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti*
Inquinamento navi da crociera a Spezia, Clia: 'Fake news' 74

08/06/2019 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 21
Di Sarcina: «Dragaggi, accordo con i muscolai per spostare i vivai» 75

07/06/2019 **Messaggero Marittimo** *Redazione*
AdSp mar Ligure orientale verso il futuro 76

07/06/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI*
Svolta digitale in porto, La Spezia e Carrara battono tutti sul tempo 77

Ravenna

08/06/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 52
Le imprese portuali hanno il vento in poppa 78

07/06/2019 **Il Nautilus** *Scritto da Redazione*
Il Porto di Ravenna presenta a Monaco il Progetto dell'Hub Portuale 79

Marina di Carrara

08/06/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 25	81
Porto spa, Rifondazione chiede chiarezza sulla vendita		

Livorno

08/06/2019	Il Tirreno Pagina 39	82
«Porto, Livorno ha potenzialità da Champions ma sa solo litigare: ora è in zona retrocessione»		
08/06/2019	Il Tirreno Pagina 41	84
Porto in vendita, c'è l'intesa ma si firma venerdì		
08/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 48	85
Banchine, serve ancora tempo		
07/06/2019	Ansa	86
Interreg It-Fr, per un Mediterraneo competitivo e sostenibile		
07/06/2019	Corriere Marittimo	87
I porti dell'Alto Tirreno al Transport Logistic		
07/06/2019	Messaggero Marittimo <i>Massimo Belli</i>	88
Porti dell'Alto Tirreno al Transport Logistic		
07/06/2019	The Medi Telegraph <i>ALBERTO QUARATI</i>	89
Livorno e Piombino svelano i loro piani alla platea di Transport Logistic		
08/06/2019	La Gazzetta Marittima	90
'Microtunnel', un altro rinvio infinito?		

Piombino, Isola d' Elba

08/06/2019	Il Tirreno Pagina 39	91
Rafforzati poteri di Claudio Capuano su Piombino		
08/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	92
La svolta del porto A Capuano la delega per selezionare le nuove aziende		
08/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	93
Passaggio di consegne tra Loprieno e Chessari		
08/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 57	94
Cambio della guardia alla capitaneria di porto		
08/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 57	95
Al via la stagione delle crociere		
07/06/2019	Ansa	96
Sicurezza navigazione, i due progetti di Interreg		
07/06/2019	Messaggero Marittimo <i>Giulia Sarti</i>	97
Concessioni Piombino: più autonomia allo scalo		
07/06/2019	Toscana24 Sole24Ore	99
Porto di Piombino, ecco regole e gare per investitori		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

08/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 49	100
«Spostare i traghetti per far posto alle crociere»		
07/06/2019	Il Nautilus <i>SCRITTO DA REDAZIONE</i>	101
Porto di Ancona: doppio appuntamento con le crociere		
07/06/2019	Ancona Today	102
Ti porto in porto, oltre 800 bambini hanno partecipato al progetto		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

08/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 41	104
<hr/>		
08/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 41	105
<hr/>		
08/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 45	106
<hr/>		
07/06/2019	Messaggero Marittimo <i>Giulia Sarti</i>	107
<hr/>		
07/06/2019	The Medi Telegraph <i>MATTEO MARTINUZZI</i>	108
<hr/>		

Napoli

08/06/2019	Il Mattino Pagina 35	109
<hr/>		
07/06/2019	Stylo 24 <i>GIANCARLO TOMMASONE</i>	110
<hr/>		
08/06/2019	Il Roma Pagina 26	111
<hr/>		

Bari

07/06/2019	Informazioni Marittime	112
<hr/>		
07/06/2019	Brindisi Report <i>STEFANIA DE CRISTOFARO</i>	113
<hr/>		

Brindisi

07/06/2019	Il Nautilus	114
<hr/>		

Taranto

08/06/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 13	116
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

08/06/2019	La Gazzetta Marittima	117
<hr/>		

Cagliari

08/06/2019	La Nuova Sardegna Pagina 7	118
<hr/>		
07/06/2019	Ansa	119
<hr/>		
07/06/2019	Ansa	120
<hr/>		
07/06/2019	Messaggero Marittimo <i>Giulia Sarti</i>	121
<hr/>		

08/06/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 7	122
<hr/>		
08/06/2019	L'Unione Sarda Pagina 21	123
<hr/>		
07/06/2019	RassegnaSindacale	124
<hr/>		
07/06/2019	Sardinia Post	125
<hr/>		
07/06/2019	The Medi Telegraph <i>GIORGIO CAROZZI</i>	126
<hr/>		

Augusta

08/06/2019	Giornale di Sicilia (ed. Messina-Catania) Pagina 17	127
<hr/>		
08/06/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 30	128
<hr/>		
07/06/2019	Web Marte	129
<hr/>		
08/06/2019	Gazzetta del Sud Pagina 16	130
<hr/>		
07/06/2019	Web Marte	131
<hr/>		

Focus

08/06/2019	La Repubblica Pagina 6	<i>DI ALESSANDRA ZINITI</i>	132
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



«La Lettura» in edicola
La scienza ci salverà
E Magris sull'Alzheimer
di **Ida Bozzi** a pagina 46 presenta l'inserito
I fisici Al-Khaili e Tonelli dialogano sul mondo



Liberato dal giudice
L'ex bandito Mesina
ha lasciato il carcere:
sentenza mai depositata
di **Alberto Pinna**
a pagina 18



Il caso danese

RISVEGLI A SINISTRA IN EUROPA

di **Paolo Mieli**

Qualcosa comincia a muoversi nella sinistra europea. Si avvertono timidi ma ben percettibili segnali di risveglio. Davvero sorprendente, ad esempio, che la quarantenne socialdemocratica Mette Frederiksen abbia vinto alle elezioni politiche in Danimarca. Meno di due settimane fa, alle europee, la sinistra era stata battuta dal fronte liberal conservatore di Lars Løkke Rasmussen apparentemente saldo alla guida del Paese. Ma ancor più sorprendente è stato il crollo degli antieuropeisti del Partito popolare di Kristian Thulesen Dahl che appoggiavano il governo Rasmussen, scesi dal 21,1 all'8,8 per cento. Cosa è che ha reso più competitivi i socialisti della Frederiksen di quelli del resto d'Europa quasi ovunque maltrattati dalle urne? Quasi certamente l'aver unito una battaglia per il rilancio del welfare ad una politica legalitaria nei confronti dei migranti. Legalitaria non sta per xenofoba, anzi: Mette Frederiksen, pur appoggiando alcune iniziative del governo Rasmussen, non ha mai avuto cedimenti in quanto a difesa dei diritti degli immigrati. Ma nel corso della campagna elettorale si è impegnata in un dialogo costruttivo su questi temi sia con Rasmussen che con Thulesen Dahl, rinunciando alla tentazione di additare i due suoi rivali come «fascisti». La Danimarca ha una tradizione resistenziale molto sentita.

continua a pagina 26

Conti pubblici Bankitalia rivede al ribasso le stime sul Pil 2019-2020. La trattativa con Bruxelles

Debito, duello sui mini-Bot

Salvini: un'ipotesi per i pagamenti. No di Confindustria: ha ragione Draghi

Duello sui mini-Bot. «Sono un'ipotesi, c'è un'emergenza per pagare i debiti della pubblica amministrazione», dice il vicepremier Matteo Salvini. No di Confindustria, che sposa la linea di Draghi. Bankitalia taglia le stime sul Pil 2019-2020.

da pagina 5 a pagina 13

IL SONDAGGIO

Gradimento in discesa: il governo perde 4 punti

di **Nando Pagnoncelli**

Le liti nella maggioranza e le frizioni nel governo pesano anche sul gradimento. La squadra di Conte perde così 4 punti rispetto a un mese fa. Anche il premier viene coinvolto in questa fase negativa: arretra di 6 punti e viene raggiunto da Salvini.

a pagina 10



SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Richiesta Usa all'Italia: uomini per la Siria

Fuori c'è il mondo. E mentre i vicepremier discutono (senza il premier) sulle sorti del governo, nel mondo accadono cose che finiscono per coinvolgere anche l'Italia: gli Stati Uniti, per esempio, da alcune settimane premono su Roma per avere un «aiuto» in Siria.

continua a pagina 15

CROCIERE/IL DOSSIER

Le soluzioni (non facili) per Venezia

di **Francesco Bottazzo** e **Gian Antonio Stella**



Sempre dopo, i mea culpa. Dopo. La «Lirica», identica all'«Opera», ha discosto ieri il canal della Giudecca con tre mega-rimorchiatori che «tiravano» il quadruplo dei due sconfitti dalla sbandata di domenica. Meglio tardi che mai. Ma...

continua alle pagine 22 e 23

Como «Non sapeva nuotare». I compagni hanno tentato di salvarlo



I soccorritori che sono intervenuti sul lago di Como per cercare di salvare Maxwell Osei, 15 anni, nella foto in basso (foto Cusa)

Il tuffo per la fine della scuola A 15 anni muore nel lago

di **Anna Campaniello**



Una festa. Per la fine della scuola. Da celebrare con gli amici a Como. Con un tuffo nel lago. Ma l'acqua in quel tratto diventa subito profonda e il ragazzino, che non sapeva nuotare, è affogato. Maxwell Osei aveva 15 anni.

a pagina 19

IVREA IL LEADER LEGHISTA: COSTRETTO A FARLO

Spara al ladro e lo uccide: tabaccaio indagato

di **Massimiliano Nerozzi**

Tabaccaio spara e uccide un ladro. È successo a Pavone Canavese, alle porte di Ivrea. Marcellino Iachi Bonvin, per tutti Franco, 67 anni, svegliato di notte si è trovato tre malviventi che stavano rubando una macchinetta cambiasoldi. Ha sparato e ucciso un moldavo di 24 anni, incensurato. Il tabaccaio è indagato per «eccesso colposo di legittima difesa».

alle pagine 2 e 3 **Bruno**

LA MADRE DELLA DONNA IN CARCERE

«L'acido? Mia figlia paghi»

di **Andrea Galli**

«Sara deve pagare per l'acido tirato a quel ragazzo»: parlano al Corriere i genitori della donna di Legnano in carcere.

a pagina 21



Sara Del Mastro

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Gli squali siete voi

Sono uno squalo della Groenlandia e ho appena seppellito mio fratello in fondo al mare. Due marinai islandesi con la barba gli hanno tagliato la coda e lo hanno ributtato in acqua, sghignazzando. «Buona fortuna col nuoto, bastardo» gli ha urlato uno, mentre l'altro riprendeva la scena col telefonino, forse sentendosi Steven Spielberg, il regista del film mio omonimo. Ma mio fratello non si è neanche voltato a maledirli. Ha trascinato il suo moncone sanguinante negli abissi ed è morto tra le mie pinne con grande dignità. So che noi squali non godiamo di vaste simpatie. Facciamo spavento e passiamo per spietati, al punto che il nostro nome è diventato sinonimo di mancanza di scrupoli. Eppure in tanti anni, e io ne ho appena compiuti 270, mai ho visto uno squalo

mutilare il corpo di una sua preda per bramosia o, peggio, per il piacere di farlo. Certo, uno squalo lacerava e sconquassa. Ma la sua è un'attività tecnica, finalizzata al soddisfacimento dell'appetito e determinata da una natura che ci ha dato uno stomaco enorme da riempire. Infatti la compiamo in silenzio e con compostezza, senza ridere né vantarcene. Vi immaginate uno squalo affamato di like che posta su Sharkbook (il nostro social) il video di un calamaro dilaniato o di una foca presa a morsi? La prossima volta che qualcuno della vostra specie compie un gesto particolarmente insensibile e malvagio, smettetela di chiamarlo squalo. Chiamatelo uomo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



9 771120 498098



Trump alza i dazi contro il Messico che (a suo dire) non fa abbastanza contro i migranti. E così mantiene la promessa di far pagare il muro ai vicini di casa



CAPSULE GOURMET
ristora

Sabato 8 giugno 2019 - Anno 11 - n° 156
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 3,90 con il mensile FQ MillennioM
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

L'ASSENTEISTA Il ministro dell'Interno diserta il suo sesto Consiglio europeo (su 7)

L'Ue parla di migranti e rimpatri

Ma Salvini non c'è: è dalla D'Urso

È toccato ancora una volta al sottosegretario Molteni presentarsi a rappresentare l'Italia davanti ai ministri dell'Interno degli altri 27 Paesi membri. Impegni di campagna elettorale e puntata a Pomeriggio5 non potevano aspettare

RODANO A PAG. 9



ULTIMA RIDOTTA PD
Domani Foggia decide se almeno la Puglia è rossa

CAPORALE A PAG. 10

IL TONINELLI ESPIATORIO
PAGHERÀ I SUOI (POCHI) PREGI

DANIELA RANIERI A PAG. 13



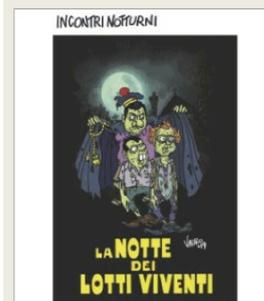
IL PREMIER SULLA "FASE 2"
Conte a Salvini e Di Maio: "Vertice entro il Consiglio dei ministri di martedì"

FELTRI A PAG. 6

SCANDALI La memoria per i pm

Amara e l'Eni: "Con Lotti e Verdini organizzai l'incontro Renzi-Descalzi"

CAIA E MASSARI A PAG. 3



Chi c'è nel Partito di Luca, ancora intoccabile nel Pd

TECCE A PAG. 2

Palamara ascoltato: "Lo Voi senza voti per Roma, si ritirò"

PACELLI A PAG. 5

L'INCHIESTA A MILANO Le rivelazioni di una testimone (smentite dall'eurodeputata)

"Comi e Jurassic Park parlavano di una cassa Spa per le tangenti"

Laura Bordonaro mette a verbale il 4 giugno scorso: "Sentii discutere Caianiello, Comi e Gorrasi della necessità di costituire società per far transitare finanziamenti elettorali e farne tornare parte a Caianiello"

MILOSA A PAG. 11



Forza Italia Lara Comi Anso

ILVA, NUOVI RISCHI DI UNA CHIUSURA

GIORGIO MELETTI A PAG. 8

LA SEDE LEGALE
Anche Mediaset emigra in Olanda

DI FOGGIA A PAG. 8

IL CARDINAL SARAH
L'anti-Papa pagato dalla destra Usa

MARTEL A PAG. 17

La cattiveria

Il leader della Lega: "I miei figli sono 60 milioni di italiani".

La madre dei Salvini è sempre incinta

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

SINDACATI AZIENDE E SINDACALISTI CASTA



In abbinata con il Fatto Quotidiano a 3,90€

FOLLIE DA #METOO Sui set a Hollywood per istruire gli attori

Il garante per le scene di sesso

FEDERICO PONTIGGIA

Conise e imanon si fa la storia, nemmeno quella del cinema. Chissà però che ne sarebbe stato della famigerata scena con il burro di Maria Schneider e Marlon Brando in *Ultimo tango a Parigi* di Bernardo Bertolucci o del *cunnilingus* di tredici minuti ricevuto - complici le pressioni del regista e l'abuso di alcool, secondo al-



cuni - da Ophélie Bau in *Mektoub, My Love: Intermezzo* di Abdel Keiche all'ultimo Festival di Cannes, se su quei set ci fosse stato un *intimacy coordinator*. Nata sulla spinta del caso Harvey Weinstein e del movimento #MeToo, è figura nuova, per ora appannaggio dell'audiovisivo americano e anglosassone.

A PAGINA 22

EMANUELE SEVERINO



"Heidegger studiò la mia tesi di laurea e ne parlò ai suoi"

TRUZZI A PAG. 20 - 21

I nuovissimi mostri

MARCO TRAVAGLIO

S punti e appunti per una nuova, grande commedia all'italiana episodi, nella migliore tradizione de *I mostri* e *I nuovi mostri*.

Il sindaco da balcone. Arrestato per corruzione e turbativa d'asta, il sindaco leghista di Legnano Giambattista Fratus è recluso ai domiciliari dal 16 maggio. Non potendo governare con le manette ai polsi, Fratus si dimette, il prefetto lo sospende in base alla legge Severino e commissaria il Comune. Ma il 7 giugno Fratus cambia idea e, mentre il Riesame conferma il suo arresto, ritira le dimissioni resta sindaco. Vivo complacimento dalla Lega tutta, a partire dal leader Matteo Salvini: "Conosco Fratus come persona seria, corretta e perbene come Siri, Rixi, Fontana e tanti altri. Se l'ha fatto, vuol dire che si sente assolutamente tranquillo. Fare il sindaco è un mestiere difficile, quindi ha il mio sostegno". Cioè, con l'aria di fargli un complimento beneaugurante, lo paragona a due leghisti già condannati, l'uno con patteggiamento definitivo per bancarotta fraudolenta e sottrazione fraudolenta di beni al fisco (Siri), l'altro con sentenza di primo grado per peculato (Rixi). Il guaio è che Salvini è pure ministro dell'Interno, superiore del prefetto che ha sospeso il sindaco per legge. Ora Legnano si ritrova con un commissario legittimo e un sindaco abusivo che però crede ancora sindaco anche perché - aspetto ancor più interessante - ci crede pure Salvini. Ora si procederà così. Per motivi pratici, le riunioni di giunta si terranno alternativamente in Comune sotto la presidenza del commissario e nel giardino di casa Fratus sotto la presidenza del sindaco abusivo che, non potendo uscire, parteciperà ai lavori affacciandosi al balcone o alla finestra.

Tiritiritu? Grande retata in Umbria per concorsi truccati nella Sanità: il 12 aprile arrestati assessori, dirigenti e manager del Pd e indagata la governatrice del Pd Catuscia Marini (per abuso d'ufficio, rivelazione di segreto d'ufficio, favoreggiamento e falso). Che annuncia subito di non volersi dimettere. Poi il segretario del Pd Nicola Zingaretti la chiama implorando un "gesto di responsabilità". Allora la Marini si dimette e riunisce il Consiglio regionale, mettendo ai voti le dimissioni. Purtroppo bocciate anche col suo voto. Cioè: prima rassegna le dimissioni nelle sue proprie mani, poi dopo una serrata consultazione con se stessa se le respinge. Zingaretti, quando finalmente riesce a capire l'accaduto, lo ritelefonava per invocare un secondo "gesto di responsabilità", possibilmente più responsabile e comprensibile del primo, ma non la trova.

SEQUE A PAGINA 24



ANNO XXIV NUMERO 134 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA

Il collarino bianco e le manette ai polsi. Alla gogna in Australia non c'è solo il cardinale George Pell, ma l'intera chiesa

Roma. George Pell è entrato in tribunale con il collarino ecclesiastico in bella mostra. È su questo particolare che i media australiani, da tempo impegnati a volgarizzare sul corpecchio del cardinale già arcivescovo di Sydney e prefetto vaticano per...

Il Papa che aveva appena chiuso un summit penitenziale dedicato proprio agli abusi su minori nella chiesa. Di Pell s'è detto tutto: un testimone contro, vetta a favore. Una prima giuria chiamata a far luce sul caso fu sciolta perché incapace di stabilire se cioè pronunciare nome e cognome dell'accusatore di Pell, che per la legge locale avrebbe dovuto restare anonimo. Segno della confusione e della delocalità del caso, con il pm che si è più volte scusato con i tre togati per non riuscire bene a spiegare...

in sacrestia, come ha potuto salutare nello stesso momento i fedeli che uscivano dalla cattedrale, fatto - questo sì - confermato da più di un testimone? La risposta la daranno i tre giudici, che decideranno il destino del cardinale, da marzo in carcere dopo il verdetto di primo grado. Chiudendo l'aulenza giovedì, non hanno dato alcuna data circa la pubblicazione del verdetto, anche se i giornali australiani parlano di un'attesa che durerà "diversi giorni", forse "diverse settimane". È un caso che va ben al di là degli angusti confini della Corte suprema dello stato di Victoria. A Roma, oltrevedere, si attende di sapere che ne sarà di Pell, non solo per decidere quando avviare l'inchiesta vaticana sulle accuse - in caso di condanna è scontata la replica della sanzione scelta di lasciare a terra, dal suo volo di stato di Victoria, un solo aereo, ma anche per sapere da che situazione potrà partire la complicata operazione di pulizia voluta dal Papa.

Il nuovo Golfo spiegato ai sonnambuli

Un blocco di potere arabo decide politica e guerre sotto il nostro naso, dal Sudan alla Libia. L'Italia ha scelto di ignorarlo

Roma. Martedì sera attorno alle nove un bimotore della Petros Air, la compagnia libica che serve la compagnia nazionale petrolifera della Libia (Noc) è decollata dall'aeroporto di Ciampino e si è diretto a sud dall'altra parte del mare verso Tripoli. Non si sa chi ci fosse a bordo e con chi è venuto a parlare in Italia, ma questi voli discreti ancora inattuati, del resto siamo i più vicini, abbiamo investimenti energetici importanti e per tre anni è stato il paese che ha ospitato il governo di Tripoli (adesso la posizione vuole, il governo glioloverde sta provando a cavarsela con il cerchiobiomato. La sera dopo è quella dopo ancora, quindi giovedì, dritti degli Emirati arabi uniti hanno bombardato con i missili le piste dello stesso aeroporto di Ciampino, che è a doppio uso, militare e civile. Fonti militari del cosiddetto Esercito nazionale libico del generale Khalifa Haftar ieri hanno detto che il bombardamento è stato fatto contro "un velivolo libico" che era appena tornato da una missione contro i loro soldati appesi a sud della capitale. C'è un'inchiesta per procura tra stati stranieri, in un'area su cui credevamo di avere la competenza. E non abbiamo ancora realizzato con l'attenzione che meriterebbe che la Libia ha guastato il suo paese, il paese di diplomazia italiana e hanno spinto Haftar a lanciare l'offensiva contro Tripoli (che doveva durare tre giorni e invece è al terzo mese). In Sudan, il presidente ha deciso la transizione chiesta dai manifestanti verso le elezioni e un nuovo potere civile. Il presidente egiziano Abdel Fattah al Sisi, il principe ereditario saudita Mohammed bin Salman e l'emiro degli Emirati arabi uniti, Mohammed bin Zayed, considerano le spinte verso la democrazia una minaccia, uno scenario poco controllabile che potrebbe mettere in pericolo il potere nelle mani degli islamisti. Che abbiamo ragione oppure no, si oppongono alla piazza e al sit-in. L'ultimo giorno di maggio i sauditi hanno invitato il generale che comanda - in modo temporaneo - il Sudan, Abdel Fattah al Burhan, per un incontro alla Mecca. Qualche giorno prima Al Burhan era partito al Cairo per incontrare il presidente egiziano, Abdel Fattah al Sisi, che è stato sostituito da Bin Zayed e un suo vice era volato dai sauditi, dove poi è andato anche lui. Una donna saudita, che ha riconosciuto il generale al Sisi, ha gridato "madaniyah, madaniyah", che è uno slogan della piazza e vuol dire "potere civile" ed è la richiesta da parte dei manifestanti al potere militare che siano organizzate presto elezioni libere e che l'esercito ceda il potere al vincitore. Ma tre giorni dopo l'ultimo colloquio del generale nei giri degli egiziani, emiratini e sauditi, le milizie sudanesi hanno attaccato con brutalità i sit-in delle proteste e hanno tradito tutte le rassicurazioni che i militari (che sono rimasti a guardare) avevano dato fino a quel momento. La Cina, che ha un interesse in Sudan, e la Russia, che prende sempre di default una posizione "ognuno si faccia i fatti propri", hanno bloccato la risoluzione di condanna alle Nazioni Unite.

Le milizie del deserto sono a Khartoum a far razzia della primavera sudanese. Contano sul silenzio lì e dalla nostre parti

Milano. Il Nilo sta restituendo cadaveri, hanno i polsi legati, alcuni dei pesi ai piedi, tutti feriti orribili. Sono una cinquantina, ma non sono tutti. Il numero è in costante crescita. Si vedono botti dattilo di precisione non si sa. La repressione in Sudan è iniziata lunedì, ci sono più di cento morti, sta scendendo il silenzio su una città che da mesi protesta. Giamaica, balla, canta e urla: vogliamo fare le elezioni. Le immagini di festa e di speranza sono state sostituite da quelle terribili del Nilo e delle strade vuote. O meglio: prima delle divise della repressione, quelle delle Forze di sostegno rapido e i loro veicoli blindati. Il jangaweed, i razziatori del Darfur, gli uomini furiosi a cavallo che hanno ucciso, stuprato, depredata il paese per anni, oggi si chiamano così. Forze di sostegno rapido. Diecimila uomini - ma altri cinquemila stanno arrivando dal resto del paese - che prendono ordini da Mohamed Hamdan Dagla, detto "Hemeti", o meglio "il terrore in divisa color sabbia". Fin da quando è iniziata la protesta, i militari al governo si sono divisi in due: quelli legati all'esercito regolare e quelli legati alle Forze di sostegno rapido e all'intelligence. Sotto la pressione delle proteste, entrambi hanno presto trovato un accordo per desistere. Ona ha chiesto il ritiro delle Forze di sostegno rapido, ma poi è iniziato un conto interno di cui naturalmente non conosciamo i dettagli né l'esito finale ma che sta consegnando la regia della repressione e della cosiddetta transizione a Hemeti. Secondo alcuni analisti, molti soldati dell'esercito regolare sono dalla parte dei manifestanti, così come il capo della polizia militare ora al governo, il generale Abdel Fattah al Burhan, che ancora due giorni fa ha cercato di riaprire il dialogo con la piazza, rappresentata dall'Associazione dei professionisti del Sudan che raccoglie le varie sigle della protesta. Ma Hemeti ha deciso diversamente, lui che è considerato un fedelissimo di Bashir ma quando guidava una divisione del jangaweed contro i manifestanti. Il suo è un cambio di maggiore potere. Anche nelle sette mesi successive alla caduta di Bashir, a inizio aprile, il fedelissimo Hemeti si è instaurato al potere. Hemeti ha deciso di parlare in pubblico, Hemeti precisa sempre i numeri di questa "pulizia", ma la sua arte oratoria si esprime in modo molto più efficace quando parla all'estero. Hemeti mangia bene le parole che piacciono ai sostenitori della piazza e all'occidente - eleggere, transizione, processo democratico, sicurezza - e si mostra come il capo che può proteggere e salvare il Sudan. Il suo obiettivo è rubare la rivoluzione ai sudanesi, diventare l'uomo forte del Sudan, riportare quella "stabilità" tanto cara ai regimi del Golfo e alle parti delle Forze di sostegno rapido. Il suo motto suona bene anche nei calcoli di convenienza che scandiscono la realpolitik europea e americana.

La soglia di violenza accettabile è alta

Hemeti, come i suoi alleati e come i dittatori di altre parti del mondo, ha capito che la soglia di violenza accettabile è alta. La richiesta da parte dei manifestanti al potere militare che siano organizzate presto elezioni libere e che l'esercito ceda il potere al vincitore. Ma tre giorni dopo l'ultimo colloquio del generale nei giri degli egiziani, emiratini e sauditi, le milizie sudanesi hanno attaccato con brutalità i sit-in delle proteste e hanno tradito tutte le rassicurazioni che i militari (che sono rimasti a guardare) avevano dato fino a quel momento. La Cina, che ha un interesse in Sudan, e la Russia, che prende sempre di default una posizione "ognuno si faccia i fatti propri", hanno bloccato la risoluzione di condanna alle Nazioni Unite.

GLI IMPRESENTABILI DELL'ONESTA'

Lo spassoso asse tra l'uomo nero della giustizia, Palamara, e i campioni della purezza: Travaglio, Bonafede e Davigo. Storia (e date) dell'allegria convergenza tra puri e masccariati per la futura procura di Roma. Ops!

Non imprentabili del garantismo ce la spassiamo alla grande e da giorni con un irresponsabile sentimento a metà tra il sacertotalitarismo e il precucupazione esseriamo da lontano una giustizia impazzita che combatte senza esclusioni di colpi e di veline una battaglia importante come quella legata alla successione di Giuseppe Pignatone alla guida della procura di Roma. Noi imprentabili del garantismo ce la spassiamo a continuare a considerare i correnti della magistratura solo quando questi si mettono a fare il "Hemeti" e a nominare un magistrato non gradito e in modo del tutto incosciente continuiamo a considerare innocenti fino a prova contraria tutti quei magistrati marcati con l'etichetta di "Hemeti" che in passato avevano giocato sporco con la presunzione di onestà e di integrità. Ma lo stesso continuiamo a pensare persino che il problema della terza età giudiziaria sia un problema ma non il più grande del caso Palamara. Noi imprentabili del garantismo ce la spassiamo alla grande, non partecipiamo per niente alle polemiche dei magistrati da promuovere, non scaltiamo per avere alla guida di una procura un magistrato più flessibile e moderno di un altro. Ma lo stesso non possiamo purtroppo dire, e ci dispiace davvero tantissimo, dei nostri amici e dei nostri colleghi iscritti con ferezza alla lista di magistrati che chiedono un cambio del giustizialismo chiodato. Non deve essere semplice oggi essere un magistrato alla Luca Palamara. Ma non deve essere semplice oggi neanche essere un inflessibile osservatore alla Marco Travaglio, un inesorabile ministro alla Alfonso Bonafede o un implacabile magistrato alla Pierdomenico Davigo. Noi imprentabili del garantismo siamo abituati a tutto - in giugno, per capirci, il direttore del Fatto quotidiano, era il 18 maggio del 2015, disse che il direttore di questo giornale, ovvero il sottoscritto, - essendosi augurato un magistrato migliore di Nino Di Matteo alla procura di Palermo aveva costruito una "joint venture" con Totò Riina - ma per i presentabili del giustizialismo non deve essere semplice fare i conti con la dura realtà del mondo reale. Ma lo stesso non deve essere semplice fare i conti con la dura realtà del mondo reale. Ma lo stesso non deve essere semplice fare i conti con la dura realtà del mondo reale. Ma lo stesso non deve essere semplice fare i conti con la dura realtà del mondo reale.

Arrivano i Barbari! Gran debutto dei sovranisti al Parlamento Ue. Lady Euxerit cerca la sala fitness e Giarrusso gira filmini

Bruxelles. Al suo primo giorno di scuola al Parlamento europeo, la parlamentare presidente di "Euxerit" Francesca Donato ha individuato subito prioritari i temi da trattare.

rità e luoghi da cui lanciare l'assalto all'euro e alle sue regole. Giovedì, dopo essere stata accolta da ufficiali e funzionari per esplorare le prime formalità, l'arrivo delle matricole della nuova legislatura è stato accolto con un cocktail di "Euxerit". Un po' spassati, il più delle volte carichi di entusiasmo, ma già stanchi per i molti viaggi che dovranno fare in auto-treno-aereo per arrivare a Bruxelles e Strasburgo, i neoeletti sono oggetto di tutte le cure: cartellino provvisorio per muoversi liberamente, seminare i prescizi, apertura di un conto di corrente, i giornalisti si accampano al desk dove si fa l'accoglienza, consapevoli che l'aria Taccoglienza durerà solo qualche giorno, ma perché poi ricominceranno le corse tra commissioni, gruppi politici e plenaria. Il più atteso dai giornalisti stranieri questa settimana era Silvio Berlusconi. Ma il Cav. non si è visto e il mistero è rimasto. Antonio Maria Rinaldi era in campagna elettorale. Voci non verificate dicono che il Cav. si sia ritirato a Roma da un mal di schiena. Un comico tedesco ha rubato il ruolo a Beppe Grillo, che cinque anni fa veniva invece considerato il più grande leader dell'Europa. Il Cav. non si è visto e il mistero è rimasto. Antonio Maria Rinaldi era in campagna elettorale. Voci non verificate dicono che il Cav. si sia ritirato a Roma da un mal di schiena. Un comico tedesco ha rubato il ruolo a Beppe Grillo, che cinque anni fa veniva invece considerato il più grande leader dell'Europa.

L'imbonimento è sempre legittimo

Un tabaccaio uccide il rapinatore e lo indaga. Ma non c'era il Far West?

Lui, ovviamente, arruffato e truceo, s'era quasi affacciato dal balcone per annunciare agli italiani, insomma ai suoi sessanta milioni di figli, che finalmente "la difesa è sempre legittima". E i suoi poveri e smarriti oppositori di sinistra, che sono ovviamente il più grande regalo che il destino potesse farci, cioè che anche loro accreditavano a tutte le ore e su tutti i canali l'idea integralmente salviniana - nel senso che l'unico ad avvantaggiarsi è proprio Salvini - di un'Italia ridotta alla giustizia fa da noi nel 2013 in Egitto il mondo si è voltato oltre e ha cominciato a farci il verso. Il fatto è che pronto allo sparo gratuito. Così, tra un allarme nasale al fascismo incipiente e una mascolina esultanza alla libertà di fare fuoco a volontà come nella San Francisco del 1968, il tabaccaio elettorale per mesi destra e sinistra hanno marciato avvinghiate sotto la grande bandiera della fotocopia. Ciascuno con i suoi ammirevoli incastri di cliché e stereotipi da campagna elettorale per niente, muscoli di cartone e antifascismo a largo raggio epidemico che un giorno sarà forse studiato nelle università di tutto il mondo per raccontare il periodo storico in cui l'Italia (dopo Babilonia) fu colta da un default intellettuale ancora prima di quello economico. Ah, la leggenda difesa! Il fatto è che ieri notte un tabaccaio, in provincia di Torino, a Ivrea, estemato dalle troppe rapine subite negli ultimi anni, dopo una colluttazione ha sparato e ucciso uno dei ladri che erano entrati nel suo negozio. Ovviamente - proprio come accadeva prima della nuova legge - è arrivata la polizia. E ovviamente - proprio come accadeva prima della nuova legge - la procura ha anche aperto un'indagine a carico del tabaccaio

Arrivano i Barbari! Gran debutto dei sovranisti al Parlamento Ue. Lady Euxerit cerca la sala fitness e Giarrusso gira filmini

Arrivano i Barbari! Gran debutto dei sovranisti al Parlamento Ue. Lady Euxerit cerca la sala fitness e Giarrusso gira filmini

Arrivano i Barbari! Gran debutto dei sovranisti al Parlamento Ue. Lady Euxerit cerca la sala fitness e Giarrusso gira filmini

Il premier sul riscio

La grottesca figura di Conte sull'aereo di stato è la nemesi di chi gridava contro la casta e le auto blu

Sull'incalcolabile puzzone verso il grottesco di Giuseppe Conte, sul volo in classe a terra, dal suo volo di stato verso Fiano, il deputato ed ex ministro Maurizio Lupi, che aveva fatto l'autostop per far risparmiare la Camera, con la burocratica giustificazione che durante il volo vuole tranquillo, il premier, a discutere coi suoi staff, Conte ha però aggiunto una perla assai alla collana di gaffe e atteggiamenti farlocchi. Ma, a sua discolpa, va annotata una cosa. A lui, il fatto di una politica impazzita ha affidato il compito di essere vivente smentita e nemesi di tutti gli eccessi picareschi dei suoi chi era stato iniziato e vaffancullati la campagna contro le auto blu, e gli sprechi di taxi. Qualcuno azzardò foto sul bus, qualcuno esibì, per poco, una bicicletta. Sul volo in classe a terra, il 7 giugno, e soci si alleò un'epica straccola. Poi tutto è sfumato, e del risparmio anticasta non s'è saputo più nulla, se non che le auto blu sono state lasciate in un campo demanato di Matteo Renzi, "l'Air Force One" del Giglio magico, si imbastì un tempo una campagna strumentale e sanculotta da far schifo. Ora però è la missione d'ordine, il premier dell'anticastica ha mostrato al popolo quanto i privilegi della strapala del cambiamento siano tornati a essere naturali, indispensabili quasi, per chi ora sta (fino a nuovo pentimento) nella stanza dei bottoni. E lo ha fatto nel modo più antico, partendo per l'Asia solo come un Buddha pensoso. E gli altri gli, a tirare il suo riscio.

Andrea's Version

A Monopoli ciascuno avrà: 2 banconote da 500 euro, 4 banconote da 100, una banconotta da 50, una da 20, due da 10, una da 5, cinque da 1 euro che non esistono, ma a Monopoli sì. E si parte. Comprate, comprate, affitti, riscatti, l'ipoteca. Tanto esselie: Libera proprietà, Probabilità, Imprevisti, Prigione. Eci gratis di Prigione, Passa dal Via e Stazio. Vendi, vendi, soprattutto vendi. Le banche acquistano a metà prezzo, se ipoteci una proprietà non riceverai soldi da chi si ferma sulla tua casella. Ottieni fiducia dalla banca e potrai ottenere altra fiducia pagando alla stessa banca il 10 per cento in più. Più o meno. Ti rompono i coglioni, allora comprati tanti minibot, una mitragliatrice pesante, fai strage tra chi te li ha spacciati, sai che è giusto farla, affidi tutto te stesso alla Troika che ha inventato il Monopoli e vai a piangere da Lerner, che se tu piangi lui si apre.

Arrivano i Barbari!

Gran debutto dei sovranisti al Parlamento Ue. Lady Euxerit cerca la sala fitness e Giarrusso gira filmini

Arrivano i Barbari! Gran debutto dei sovranisti al Parlamento Ue. Lady Euxerit cerca la sala fitness e Giarrusso gira filmini

Il caso K.

Il caso K. IN ALLEGATO CON IL FOGLIO DA OGGI CHIEDILO ALL'EDICOLANTE



il Giornale



SABATO 8 GIUGNO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 134 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 | Grande Ed. (settimanale)

SCAMBIO DI NOMINE E FAVORI

Scandalo Csm: giudici sospesi ma strapagati

■ Panico tra le toghe per il virus che ha hackerato il cellulare del pm Luca Palamara. Intanto i quattro membri del Csm inciampati nelle intercettazioni sono «autosospesi» ma non dallo stipendio: insomma, sono pagati senza lavorare.

servizi alle pagine 2-3

LE VERGINELLE DELL'INFORMAZIONE

di Alessandro Sallusti

Il mondo è pieno di maestri e maestrini sempre pronti a dare lezioni ed emettere giudizi. E anche noi abbiamo, non richiesti, i nostri. In due giorni ci hanno esaminato e bocciato due colleghi, Renato Farina di *Liberò* e Maurizio Belpietro, direttore de *La Verità*. Il primo ci ha accusato dalle colonne del giornale su cui scrive di esserci inventati la notizia della ragazza Noa morta per eutanasia in Olanda, il secondo di aver pubblicato notizie relative all'inchiesta sui magistrati di Roma in cui si racconta del coinvolgimento di due giornalisti, uno del *Fatto Quotidiano* e l'altro appunto de *La Verità*, nel diffondere alcune notizie nei modi e nei tempi decisi da un pm coinvolto nel caso.

Noi non facciamo i maestri, non ne abbiamo i titoli. Mi limito a constatare che la notizia (vera) della morte di Noa è stata da noi riportata - come da tutta la stampa del mondo - per come risultava al momento di andare in stampa, cioè che si trattava di un caso di eutanasia pubblica e non privata come poi emerso successivamente tra mille dubbi tanto che è stata aperta una inchiesta. Nessuna bufala quindi, a differenza di quella che lo stesso Farina scrisse su *Liberò* a proposito di un caso di un presunto aborto di Stato poi rivelatosi falso che mi costò, essendo io ai tempi il direttore responsabile, una condanna a un anno e mezzo e il conseguente arresto al posto suo.

Ci sono maestrini dalla memoria corta senza il senso di vergogna e maestri dal doppiopessimo. Come Maurizio Belpietro, che giustamente rivendica per i suoi giornalisti il sacrosanto diritto di pubblicare una notizia purché fondata e documentata senza doversi fare troppe domande.

Che è esattamente la colpa che rinfaccia a noi per aver pubblicato, a firma di Luca Fazzo (che ha iniziato a collaborare con il *Giornale* quando ne era direttore e per questo io e i lettori lo ringraziamo) una notizia vera e documentata che coinvolge un suo collaboratore bravo quanto Fazzo a cercare e pubblicare notizie anche se scomode. Nessuno, nel nostro mestiere, può darsi martire e tantomeno verginella, non certo io ma neppure Farina e Belpietro. E lo dico, credetemi, non per sentito dire, ma a ragion veduta.

DAL 1974 CONTRO IL CORO

CAOS IMMIGRAZIONE Respinto Salvini: tornano gli sbarchi

Navi, barche fantasma e rotta balcanica: l'invasione è ripartita. Il ministro bloccato da toghe, sindaci e Ong

di Francesco Maria Del Vigo

Gli sbarchi sono ricominciati. Come tutte le estati. Nonostante il ministro dell'Interno, nonostante i tanti annunci fatti e i porti chiusi. A parole. Perché, nei fatti, come dimostra lo sbarco di ieri a Pozzallo, sulle nostre banchine continuano ad arrivare i migranti. Perché in ballo non ci sono solo Salvini e la sue dichiarazioni, ma una intera galassia di istituzioni che si mettono di traverso al Viminale. E che tifano l'invasione. Un piccolo elenco: i sindaci che, nonostante le indicazioni di Roma, spalancano le porte delle loro città agli immigrati. I giudici - come quelli finiti nella maldestra «lista» del leader della Lega - che bloccano ogni tentativo di drenare i flussi e spremono il loro tempo cercando di portare alla sbarra lo stesso ministro. Le Ong, che continuano a pirateggiare indisturbate nel Mediterraneo e a fornire il loro servizio di taxi. E poi ci sono i Paesi dell'Unione che non collaborano e hanno buon gioco nel trasformare l'Italia nel campo profughi della Ue. Un asse trasversale che va dalla sinistra chic di Macron - che blinda ermeticamente i suoi confini - ai sovranisti che sono amici di Salvini, ma evidentemente non abbastanza da accettare le quote di redistribuzione dei migranti.

E poi, ancora, tutto un retroterra culturale che nel nome del buonismo cerca di far passare per cattivismo ogni legittimo tentativo di regolamentare l'immigrazione e i respingimenti: dall'associazionismo cattocomunista al Vaticano, passando per tutto il ceto culturale-intellettuale che conta. Alla fine dei conti, quello respinto, sembra proprio Salvini.

Biloslavo, Giannini e Raffa a pagina 14

NUOVA HOLDING INTERNAZIONALE

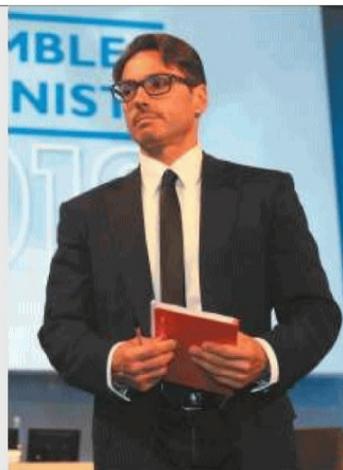
Fusione europea Così nasce la superMediaset

Gian Maria De Francesco

Mediaset si fonde con la controllata spagnola Mediaset España in una nuova holding Mfe, con sede legale ad Amsterdam. Il gruppo conferma la volontà di avviare la creazione di un polo televisivo paneuropeo. Pier Silvio Berlusconi: «L'obiettivo è di creare valore e diventare il primo broadcaster europeo».

a pagina 20

AL TIMONE Pier Silvio Berlusconi, amministratore delegato di Mediaset



TEMPO SCADUTO PER IL GOVERNO, GRILLO MINACCIA DIMISSIONI

Bankitalia e industriali: conti sballati

E ora l'esecutivo vuole fare cassa tagliando la sanità

«Niente tagli o mi dimetto». È scontro tra il ministro della Salute Giulia Grillo e quello dell'Economia Giovanni Tria. Si parla di 3,5 miliardi, esattamente la cifra che il Mef dovrebbe recuperare con una manovra correttiva come potrebbe chiederci la Ue. Intanto Bankitalia certifica che la crisi è tutt'altro che alle spalle. E i giovani di Confindustria se la prendono con Luigi Di Maio: «Non è un interlocutore».

servizi alle pagine 6 e 7

di Nicola Porro
Zuppa di Porro

Se l'Italia si brucia pure sul petrolio

a pagina 12

di Paolo Guzzanti
Rosso Malpelo

La visione liberale che non c'è

a pagina 10

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIRE IN BUSTA CHIUSA AL 3303 CON IL CONTRASSEGNO ART. 1 C.C. DE. 60/1980)

glessegi

QUALITÀ' E RISPARMIO HANNO TROVATO CASA

LA POLEMICA SUL ROSARIO

Chi strumentalizza la fede crea un danno alla Chiesa

di Luca Doninelli

Ho atteso alcuni giorni prima di dare corpo e voce al disagio che cresceva in me dopo il *coup de théâtre* salviniano - con l'uso esplicito del rosario e di espressioni che di solito appartengono al vocabolario dei papi - e le polemiche seguiti con numerosi improvvisati maestri di cristianesimo, che da (...)

segue a pagina 32

NATALITÀ A PICCO, SCONTRO SU RADIO MARIA

Quella vignetta fa paura perché fotografa la realtà

di Camillo Langone

Non è una vignetta, è una fotografia l'immagine pubblicata da *Radio Maria* sul proprio profilo Facebook e che tanto scandalo ha suscitato presso i nichilisti da tastiera: una fotografia della demografia occidentale. Su un sentiero di montagna vediamo, dall'alto verso il basso ossia verso l'abisso, una (...)

segue a pagina 32

TORINO SCRIVE LA STORIA

Miracolo medico Il tetraplegico potrà usare ancora le mani

Maria Sorbi
con *Cuomo* a pagina 19

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.
immobildream@immobildream.it
www.immobildream.itimmobildream®
Non vende sogni ma solide realtà.

1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



LE GRANDI BATTAGLIE. D DAY

IN EDICOLA A € 9,90

Fondato nel 1956

IL GIORNO

SABATO 8 giugno 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 135 | **QN** Anno 20 - Numero 156 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



COMO, FESTEGGIAVA L'ULTIMA CAMPANELLA

Nel lago per giocare Tuffo fatale a 15 anni

PIOPPI ■ A pagina 13



SARONNO, IL PROCESSO
**Il Dottor Morte
e i tre esperti
Superperizia
su 11 pazienti**

G. MORONI ■ A pagina 21

**CAPSULE
GOURMET**
ristora

IL CASO CSM MAGISTRATI A SORTEGGIO

di BRUNO VESPA

QUANDO il Tempo svela la Verità, lo fa sempre in circostanze drammatiche. Accade a Gian Lorenzo Bernini, che scolpisce la meravigliosa incompiuta della Galleria Borghese nel momento più difficile della sua vita. Accade alla magistratura che affronta in questi giorni la più seria crisi di credibilità della sua storia recente. L'indipendenza del pubblico ministero - unico caso al mondo nelle modalità italiane - fu stabilita dai costituenti per segnare un confine netto con la magistratura durante il fascismo (la Germania veniva da una dittatura peggiore della nostra, ma il procuratore generale federale è soggetto al controllo del ministro della Giustizia). Giulio Andreotti, che la nostra Costituzione l'ha vista nascere, mi disse che tuttavia nessuno pensava che la magistratura si sarebbe divisa in correnti. E invece da decenni le correnti non solo esistono, ma hanno una loro ideologia e si riferiscono - seppure in maniera indiretta - a partiti politici. Queste correnti siedono nel Consiglio superiore della magistratura, alto organismo costituzionale, in misura proporzionale alla loro forza.

[Segue a pagina 4]

Le imprese: basta guerre alla Ue

Confindustria pressa il governo. La Lega insiste sui minibot | MARIN e COPPARI ■ Alle pagine 4 e 5



ESPULSO 13 VOLTE

**E RITORNATO ALTRETTANTE VOLTE
(PER AMORE, DICE LUI)
ORA EMILJANO, ALBANESE, È AL CAFFÈ**

CHILLONI, DE ROBERTIS e commento di BONI ■ A pagina 3

DUE MONDI DIVERSI
I tedeschi e noi
Non ci amano
(e poco rispetto)

GIARDINA ■ A pagina 7

LEGITTIMA DIFESA?



Raid di notte
Tabaccaio spara
e uccide il ladro

PROSPERETTI ■ A pagina 2

CASE CHIUSE: CONSULTA

«Prostituzione
mai atto libero»
La Merlin è salva

MORANDI ■ A pagina 12

Bypass di nervi, ora muove le mani

Intervento a Torino su un pasticciere tetraplegico: superata la lesione al midollo | PONCHIA ■ A p. 11



PARTITO IL MONDIALE



**Le sorelle
d'Italia
nel pallone**

FRANCI ■ A pagina 17

BARBIERE A 90 ANNI



«Ho tagliato
i capelli
a Coppi»

NAVARI ■ A pagina 14

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI
DI UN PLUS DI ENERGIA



Con Creatina, Arginina, Beta Alanina,
Vitamine e Sali Minerali

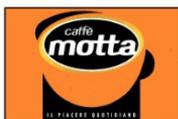
REINTEGRA
I TUOI SALI MINERALI



Con Magnesio, Potassio
e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILI N° 150 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/8, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 8 Giugno 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A COCHA E PRODDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

Il personaggio
Arbore: i miei ottantadue anni nel segno di Cantanopoli
Giannini a pag. 16



La cultura
Bonisoli: Terrae Motus resterà a Caserta un curatore per il rilancio
Pirro a pag. 17



Il fenomeno
L'invasione delle meduse dalla Gaiola a Marechiaro
Di Biase a pag. 27



Nomine Ue, l'Italia è isolata

►Il rischio delle supercariche: Lega e Cinquestelle fuori dai giochi. Governo verso un rimpasto Salvini chiede il ministero per le Politiche Europee per trattare con Bruxelles. Conte: prudenza

L'intervento*
Democrazia diretta e controllo delle masse

L'analisi

PERCHÉ IL PAESE HA BISOGNO DI UNA RETE DI ALLEANZE

Alessandro Campi

Molti nemici, molto onore. L'importante non esagerare, specie quando non si hanno le spalle grosse e i conti a posto. Dire che l'Italia è politicamente isolata sulla scena internazionale (come forse mai è stata nella sua storia recente), è dunque politicamente debole, suona come voler dare addosso ad un governo che di difficoltà e problemi ne ha già molti. Gran parte dei quali, beninteso, imputabili più alle incomprensioni e ai dissidi esistenti tra i due alleati, che al pressing duro delle opposizioni.

In realtà non si tratta di un giudizio frutto di un pregiudizio, tipico solitamente della sinistra, bensì di un tema maledettamente serio, che ieri è stato riconosciuto, seppur indirettamente, dallo stesso Salvini. Allorché ha indirizzato al premier Conte la richiesta di nominare al più presto un nuovo ministro per le politiche comunitarie: la poltrona rimasta vacante dopo il passaggio del professor Savona alla Consob e che Conte ha tenuto per sé come delega sin qui inerte. Da un lato questa richiesta è certamente l'inizio della "strategia del rimpasto" vagheggiata a mezza bocca dalla Lega dopo la vittoria elettorale dello scorso 26 maggio.

Continua a pag. 47

Il caso Detenuto in tribunale a Napoli



Il detenuto scalzo e a torso nudo durante l'udienza in tribunale

Per due ore a processo a torso nudo e scalzo

Leandro Del Gaudio a pag. 11

Ajello, Gentili, Lo Dico e Pollio Salimbeni alle pagg. 2 e 3

I servizi

Meridione e asili nido dall'anno prossimo stop discriminazione

Marco Esposito

Asili nido al Sud, via gli zeri. Sarà riconosciuto un diritto minimo. Dal 2020 stop alla discriminazione. In Campania la copertura è al 3,6%.
A pag. 8

Il libro

Se fondi e incentivi rischiano di frenare lo sviluppo del Sud

Nando Santonastaso

Marco Zigon, industriale a caratura internazionale nella trasformazione energetica, conosce bene gli effetti di un black out elettrico al Sud. Continua a pag. 9

I focus del Mattino

Ragazzi depressi il male oscuro colpisce 1 su 10

Al Sud si fa meno ricorso alle terapie. Droga e alcol le conseguenze. Suicidi in aumento

Ettore Mautone

La terribile morte dell'adolescente olandese Noa Pothoven ripropone il tema della fragilità giovanile. Uno su dieci è a rischio depressione, ma in Italia soltanto due regioni monitorano i dati. Al Sud si fa meno ricorso alle terapie. Droga e alcol le conseguenze, sono in aumento i suicidi.

A pag. 13 con Di Fiore

La sentenza

«Prostitute, scelta mai davvero libera» Altola della Consulta

«Prostitute, scelta mai libera». La Consulta, in merito al caso escort-Bertusconi, valuta la legge Merlin e ne ribadisce la legittimità. Guasco a pag. 7

Continua a pag. 47

Il voltafaccia del Comandante

Sarri, la caduta di un mito dal popolo ai salotti buoni

Martilia Salvia

Anche oggi Sarri andrà alla Juventus domani, un altro giorno è passato e le voci hanno continuato a rincorrersi senza trovare il nastro del traguardo: sarà perché Abramovich ha davvero puntato i piedi e per cedere l'allenatore fresco vincitore dell'Europa League vuole il suo bell'indennizzo milionario, o perché Andrea Agnelli tutto sommato del tecnico operaio se ne frega e sta in realtà trattando

sotto traccia con Guardiola o chissà quale altro allenatore vip, certo è che al momento Maurizio Sarri è ancora il «boss» del Chelsea, nulla è cambiato rispetto agli annunci dei primi giorni e nulla ancora dà la certezza che qualcosa cambierà. Eppure tanto, anzi proprio tutto è cambiato alle nostre latitudini, su cui chiacchiere e indiscrezioni, interviste e dichiarazioni sono piombate come meteoriti inaspettate e incontrollabili.
Continua a pag. 46



Xciting S 400
EXCITING LIFESTYLE

CON LO SCONTO RINNOVA ROTTAMANDO 5.990 € FC

5 ANNI GARANZIA

LIBERAZIONE ORIGINALE FINANZIARIA ASSISTENZA CONDIZIONE ASSICURAZIONE

Agon KYMCO KYMARE 2.0 MOTO BOX



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141 - N° 156 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 8 Giugno 2019 • S. Medardo

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'anniversario
L'Italia del Duce entra in guerra e si lancia verso il disastro
Nordio a pag. 21



L'incontro
Torna Cecchi Gori
«Un documentario sui miei Oscar Rifarò Il sorpasso»
Satta a pag. 26



Verso Euro 2020
Gli azzurri di Mancini all'esame di greco Mondiale Under 20 i baby in semifinale
Nello Sport



Il Messaggero
BROOM
motori.ilmessaggero.it

Italia isolata sulle nomine Ue

►Al via il risiko delle super-cariche: i giallo-verdi non hanno rappresentanti al tavolo che conta. Salvini chiede il ministero degli Affari europei per trattare con Bruxelles. Ma Conte: prudenza

L'intervento*
Democrazia diretta e controllo delle masse

Le partite globali
L'indispensabile rete di alleanze che serve al Paese

Alessandro Campi

Molti nemici, molto onore. L'importante è non esagerare, specie quando non si hanno le spalle grosse e i conti a posto. Dire che l'Italia è politicamente isolata sulla scena internazionale (come forse mai è stata nella sua storia recente), e dunque politicamente debole, suona come voler dare addosso ad un governo che di difficoltà e problemi ne ha già molti. Gran parte dei quali, beninteso, imputabili più alle incomprensioni e ai dissidi esistenti tra i due alleati, che al pressing duro delle opposizioni.

In realtà non si tratta di un giudizio frutto di un pregiudizio, tipico solitamente della sinistra, bensì di un tema maledettamente serio, che ieri è stato riconosciuto, seppur indirettamente, dallo stesso Salvini. Alorché ha indirizzato al premier Conte la richiesta di nominare al più presto un nuovo ministro per le politiche comunitarie: la poltrona rimasta vacante dopo il passaggio del professor Savona alla Consob e che Conte ha tenuto per sé come delega sin qui inerte. Da un lato questa richiesta è certamente l'inizio della "strategia del rimpasto" vagheggiata a mezza bocca dalla Lega dopo la vittoria elettorale dello scorso 26 maggio.

Continua a pag. 29

ROMA L'Italia resta isolata sulle nomine all'Unione Europea. Al via il risiko delle super-cariche Ue, ma il governo giallo-verde non ha alcun rappresentante al tavolo che conta. Nessun italiano ieri sera alla prima riunione dei nuovi vertici europei. Salvini chiede il ministero degli Affari europei per trattare con Bruxelles. Ipotesi Picchi o Bagnai per il dopo Savona. Ma Conte invita alla prudenza. Il Carroccio chiede anche le Infrastrutture.
Gentili, Lo Dico e Pollio Salimbeni alle pag. 2 e 3

Dopo l'altolà del presidente Bce
Mini-Bot, la sfida della Lega a Draghi: sono una soluzione per i pagamenti

ROMA La Lega rilancia sui Mini-Bot e sfida la Bce: «È una soluzione per accelerare i pagamenti». A tre giorni dal warning di Bruxelles nei confronti dei conti italiani, la voglia di riprendere un dialo-



go da entrambe le parti appare evidente, ma i problemi sono sempre lì. I Mini-Bot «sono una delle soluzioni»: l'uno-due di Salvini e o Giorgetti è un messaggio diretto a Draghi.
A pag. 3

Il dossier
Le crisi aziendali, 158 i tavoli in attesa di una soluzione

Mario Ajello e Giusy Franzese

Sono 158 i tavoli aperti per le crisi aziendali in attesa di soluzioni. Il ministro Di Maio lo chiamano «il grande assente».
A pag. 4

Francesco Gaetano Caltagirone

L'Associazione Amici della Luiss, che affianca l'Università nella promozione e nel finanziamento delle sue iniziative formative e didattiche, da tempo si interroga sullo sviluppo e sui rischi cui sono sottoposti i nostri sistemi democratici. Per questo abbiamo deciso, nel 2017, di sostenere finanziandolo un progetto.
Continua a pag. 29

Il tecnico portoghese rinuncia ai premi e si libera dallo Shakhtar



Svolta Fonseca: paga per avere la Roma

Il portoghese Paulo Fonseca è il nuovo allenatore della Roma (Foto ANSA) Angeloni, Carina e Trani nello Sport

La rete di pusher dei licei romani

La base al Virgilio

►Indagati 22 studenti, molti di loro iscritti all'istituto di via Giulia. C'è anche una ragazza

ROMA Una rete di pusher nei licei romani con base al "Virgilio". C'è una rete di studenti in grado di avvistare carabinieri e poliziotti e avvisare i loro amici, compagni di banco che spacciano fuori dall'istituto. Indagati 22 ragazzi, molti iscritti nella scuola di via Giulia: vendevano "erba" tra Monteverde, Prati e Trastevere; trovata anche eroina.
Scarpa a pag. 15

Legittima difesa
Uccide un rapinatore Tabaccaio indagato

Un tabaccaio di Torino sconfigge alcuni ladri e spara, uccidendone uno. Ora è indagato con la nuova legge sulla legittima difesa.
Guauso e Nicola a pag. 8

Quarta proroga
Alitalia, più tempo per trovare la cordata salva-compagnia

Rosario Dimitro

Conto alla rovescia su Alitalia e quarta proroga in arrivo. Sabato 15 scade il terzo rinvio concesso a Fs per completare la cordata di co-investitori sempre ferma al 60% del capitale della Newco con la presenza anche di Delta e Mef, manca ancora il partner: disponibile, ma alla sinistra, c'è Atlantia.
A pag. 19

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

Xciting S 400
EXCITING LIFESTYLE

CON LO SCONTO RINNOVA ROTTAMANDO 5.990 € FC

5 ANNI GARANZIA

LIBERAZIONE IMPOSTE | SCONTO ACCORDATO | COVENANTE ASSICURAZIONE

Scopri su [Facebook](https://www.facebook.com/kymco) | [Instagram](https://www.instagram.com/kymco) | [YouTube](https://www.youtube.com/kymco)

LIBERAZIONE IMPOSTE | SCONTO ACCORDATO | COVENANTE ASSICURAZIONE

Scopri su [Facebook](https://www.facebook.com/kymco) | [Instagram](https://www.instagram.com/kymco) | [YouTube](https://www.youtube.com/kymco)

IL SAGITTARIO COLGA L'ATTIMO

IL DONDINO BRANCO

Buon giorno, Sagittario! È vero che tante volte la notte porta consiglio, quando nelle ore diurne le cose non vanno come dovrebbero, ma nel vostro caso non sarà proprio così, almeno per quanto riguarda la notte tra sabato e domenica: domani vi sveglierete con Venere opposta e Luna quadrata al vostro Giove. Carpe diem, è stato un Sagittario a inventare la massa universale, vivi l'attimo! L'amore, la passione, il desiderio, la felicità... È la vostra febbre del sabato sera. Auguri.

© PRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 37

1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



LE GRANDI BATTAGLIE. D DAY



IN EDICOLA A € 9,90

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

SABATO 8 giugno 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 135 | Anno 20 - Numero 156 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, LA FINE DELLA SCUOLA

Uova e schiuma Studenti scatenati

TASSI ■ In Cronaca di Imola



TECNOLOGIA
A Bologna
megacomputer
europeo
da 120 milioni

USSIA ■ A pag. 21

CAPSULE
GOURMET
ristora

IL CASO CSM

MAGISTRATI A SORTEGGIO

di BRUNO VESPA

QUANDO il Tempo svela la Verità, lo fa sempre in circostanze drammatiche.

Accadde a Gian Lorenzo Bernini, che scolpì la meravigliosa incompiuta della Galleria Borghese nel momento più difficile della sua vita. Accadde alla magistratura che affronta in questi giorni la più seria crisi di credibilità della sua storia recente. L'indipendenza del pubblico ministero - unico caso al mondo nelle modalità italiane - fu stabilita dai costituenti per segnare un confine netto con la magistratura durante il fascismo (la Germania veniva da una dittatura peggiore della nostra, ma il procuratore generale federale è soggetto al controllo del ministro della Giustizia). Giulio Andreotti, che la nostra Costituzione l'ha vista nascere, mi disse che tuttavia nessuno pensava che la magistratura si sarebbe divisa in correnti. E invece da decenni le correnti non solo esistono, ma hanno una loro ideologia e si riferiscono - seppure in maniera indiretta - a partiti politici. Queste correnti siedono nel Consiglio superiore della magistratura, alto organismo costituzionale, in misura proporzionale alla loro forza.

[Segue a pagina 4]

Le imprese: basta guerre alla Ue

Confindustria pressa il governo. La Lega insiste sui minibot

MARIN e COPPARI
■ Alle pagine 4 e 5



ESPULSO 13 VOLTE

E RITORNATO ALTRETTANTE VOLTE
(PER AMORE, DICE LUI)

ORA EMILJANO, ALBANESE, È AL CAFFÈ

CHILLONI, DE ROBERTIS e commento di BONI ■ A pagina 3

DUE MONDI DIVERSI

I tedeschi e noi
Non ci amano
(e poco rispetto)

GIARDINA ■ A pagina 7

LEGITTIMA DIFESA?



Raid di notte
Tabaccaio spara
e uccide il ladro

PROSPERETTI ■ A pagina 2

CASE CHIUSE: CONSULTA

«Prostituzione
mai atto libero»
La Merlin è salva

MORANDI ■ A pagina 12

Bypass di nervi, ora muove le mani

Intervento a Torino su un pasticciere tetraplegico: superata la lesione al midollo

PONCHIA ■ A p. 11



Loreto (AN)
www.menghishoes.com



PARTITO IL MONDIALE



Le sorelle
d'Italia
nel pallone

FRANCI ■ A pagina 17

BARBIERE A 90 ANNI



«Ho tagliato
i capelli
a Coppi»

NAVARI ■ A pagina 14

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI
DI UN PLUS DI ENERGIA



EDIZIONE
ESTATE

Con Creatina, Arginina, Beta Alanina,
Vitamine e Sali Minerali

REINTEGRA
I TUOI SALI MINERALI



Con Magnesio, Potassio
e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.



Gecar
CONCESSIONARIA OPEL

Genova
Lungo Risogno Dalmazio, 31D
Tel. 010.8377993 - 392.391
gecarinfo@gruppage.it

SABATO 8 GIUGNO 2019

IL SECOLO XIX

Gecar
CONCESSIONARIA OPEL

Perché SE è OPEL è Gecar

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIII - NUMERO 135, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50

GNN

A UN MESE DAL TOUR SULLE SPIAGGE

Iovanotti, sette nuove canzoni
«Ragazzi, la vita è meravigliosa»

NEBRI / PAGINA 44



ATTESA L'OFFERTA PER LUNEDÌ

Un fondo Usa per il Genoa
Ipotesi Buffon uomo-immagine

ARRICHELLO / PAGINA 50



INDICE

PRIMO PIANO	Pagina 2
CRONACHE	Pagina 7
ECONOMIA/MARITTIMO	Pagina 13
GENOVA	Pagina 18
ALBUM	Pagina 31
CINEMA/TV	Pagina 34/43
XTE	Pagina 44
SPORT	Pagina 46

GOVERNO NEL MIRINO AL CONVEGNO DEI GIOVANI IMPRENDITORI

La Lega non rinuncia ai minibot Gli industriali: soldi del Monopoli

Salvini: «Sono una possibilità, ma non sarebbero una nuova moneta». Conte prende tempo

SEGNO DEI TEMPI

PEPPINO ORTOLEVA

**ECCO PERCHÉ
LE CITTÀ VOTANO
DIVERSAMENTE**

Nelle ultime elezioni europee è emerso un dato che è stato oggetto di commenti subito dopo il voto, ma che merita qualche riflessione a mente più fredda: è la divergenza tra i risultati delle grandi aree urbane e quello del resto del paese. Tutte le città maggiori del nord e del centro hanno dato la maggioranza al Pd, contrariamente a quanto avveniva nelle regioni di cui erano parte. Per spiegare questo divario non bastano le interpretazioni ripetute da anni secondo cui i centri cittadini sarebbero il fortilino di una borghesia colta e un po' snob che avrebbe perso il contatto con il resto della popolazione, incluse le periferie. In queste elezioni il voto delle grandi città è stato piuttosto compatto, solo una parte delle periferie si è espressa in modo diverso dai centri.

SEDEE / PAGINA 5

I minibot restano un obiettivo della Lega, nonostante le critiche di Draghi e quelle del mondo delle imprese, ribadite ieri al convegno di Rapallo dal presidente dei giovani di Confindustria Alessio Rossi: «Sono come i soldi del Monopoli». Salvini però rilancia: «I minibot restano una possibilità. Non si tratterebbe di una nuova moneta». L'ideatore Borghi lo definisce un sistema per pagare i debiti pubblici senza generarne altri.

L'INVIATO BARONI, BARBERA, LA MATTINA, SCHIANCHI E IL COMMENTO DI MINGARDI / PAGINE 2 E 3

IL MEETING DI RAPALLO

Gli inviati Margiocco e Menduni

**Gentile (Rfi): raddoppio
e Terzo valico okay**
con lo sbloccacantieri

Il raddoppio ferroviario a Ponente? Il Terzo valico? Dallo sbloccacantieri può arrivare lo sprint per completare le opere. Lo assicura l'ad di Rfi, Maurizio Gentile, al convegno dei Giovani industriali a Rapallo.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

IL RETROSCENA

Matteo Indice e Giuseppe Salvaggiolo

Caso Csm, altri veleni
Genova ora indaga
sulla procura di Firenze

Spunta un dossier a Genova nella guerra sulla nomina del nuovo procuratore di Roma. L'esposto è contro il procuratore di Firenze Giuseppe Creazzo, candidato, con Marcello Viola, al posto nella Capitale.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

DUBBI SULLA LEGITTIMA DIFESA



**Ivrea, tabaccaio
uccide un ladro**
Il paese è con lui:
«Ha fatto bene»

È uscito di casa armato, per affrontare i ladri che cercavano di entrare nella tabaccheria di famiglia, a Ivrea. E ha fatto fuoco sette volte. Un bandito è morto. Il tabaccaio è indagato per eccesso colposo di legittima difesa. Salvini lo difende. In paese sono quasi tutti con lui.

L'INVIATO POLETTI, BUCCI E PREVATI / PAGINA 10

'NDRANGHETA E VOTO DI SCAMBIO

Lavagna e i clan
Condannati
due ex sindaci
e i Nucera

Sedici anni e 6 mesi di reclusione per Paolo Nucera, ex gestore della pensione Ambrà. Poco meno (15 anni e 8 mesi) per il suo più stretto collaboratore, Francesco Antonio Rodà; 13 anni e 6 mesi per Antonio Nucera, mentre l'altro fratello dovrà scontare 8 anni e 6 mesi. Erano loro alla guida del "locale" di 'ndrangheta di Lavagna, legato al clan calabrese dei Rodà-Casile di Condofuri. Ma il tribunale di Genova, ieri, ha condannato anche i politici: l'ex parlamentare ed ex sindaco di Lavagna, Gabriella Mondello, a 1 anno e 6 mesi per voto di scambio aggravato dall'aver agito favorendo la 'ndrangheta. Così come l'ex sindaco di Lavagna, Giuseppe Sanguineti, che dovrà scontare 2 anni di reclusione.

PONTE / PAGINA 11

ROLLI



Paraggi-Portofino, festa per il Sentiero dei baci

Un tappeto verde accoglierà i partecipanti alla festa di oggi per la riapertura del Sentiero dei baci, la strada collinare a strapiombo sul mare che collega Paraggi a Portofino.

no. Il percorso pedonale con panorama mozzafiato (foto Plumetti) è stato ripristinato, attrezzato e messo in sicurezza dopo la mareggiata di ottobre. GALEOTTI / PAGINA 47

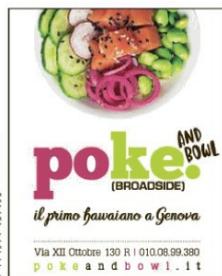
BUONGIORNO

Mi auguro che sia riconosciuto innocente il tabaccaio di Pavone Canavese, Torino, sotto i cui colpi è morto un mldavo ventiquattrenne scoperto di notte a trafficare in negozio. Per una società è sempre meglio un innocente in più e un colpevole in meno, forse a maggior ragione lo è in questo caso, il primo trattato nei confini della nuova legge sulla legittima difesa. Il problema è che, proprio al primo caso, si è subito dimostrato che la difesa non è sempre legittima. Quello era lo slogan facile e disgraziato di qualche leader politico in perenne alimentazione di consenso, in principio per spingere all'approvazione della nuova legge, quindi per esultare a legge approvata: da ora in poi la difesa è sempre legittima! Bei capolavori, applausi. Penso a quelle facce garrulle e a quei petti gonfi di

vanagloria, e penso a questo povero tabaccaio che raccontano stravolto, perché uccidere un uomo è anche uno sparo alla propria anima. Ora i suddetti leader fanno uso del poco di prudenza di cui dispongono, si augurano che il prodotto del loro legiferare basti a mettere al sicuro il tabaccaio, siccome loro stessi, adesso, non possono più dirne così sicuri. Il tabaccaio è indagato, il procuratore saggiamente ha misurato le parole: non si tratta di criminalizzare nessuno - ha detto - una persona è morta, bisogna chiarire. E cioè bisogna chiarire se, per quanto ampliata rispetto alla precedente legge, la difesa dell'indagato è stata legittima o, ed evidentemente non lo si può escludere, eccessiva. La difesa non è sempre legittima: conviene saperlo, ora che è finita la televendita. —

La televendita

MATTIA FELTRI





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Crisi di impresa
Revisori e sindacati
nelle Srl: restano
gli obblighi
per 80mila società

Nicola Cavalluzzo
— a pagina 19

Dichiarazioni24
Trasferimenti
di proprietà,
per i modelli
conta la sostanza

Luca Galani
— a pagina 18



MARSH RISK CONSULTING

ESG: soluzioni per lo sviluppo sostenibile del business.

MARSH

FTSE MIB 20360,59 +0,91% | SPREAD BUND 10Y 262,60 -8,90 | €/€ 1,1273 +0,06% | BRENT DTD 66,36 +3,33% | **Indici&Numeri** → PAGINE 24-27

Bankitalia dimezza le stime di crescita, investimenti -0,5%

LE NUOVE PREVISIONI

Pil rivisto a +0,3% nel 2019 sostenuto solo da export e consumi delle famiglie

Finanziamenti più onerosi per le imprese. In aprile l'industria tedesca -1,9%

MiniBoT, Salvini e Giorgetti rilanciano. Il sottosegretario: «Soluzione per i pagamenti»

Banca d'Italia certifica la frenata: Pil del 2019 +0,3%, la metà rispetto alla stima di gennaio (0,6%), grazie ai consumi delle famiglie ed export. Deboli gli investimenti (-0,5%) per l'incertezza sulle domanda e un aumento dei costi di finanziamento. Lo scenario internazionale pesa anche in Germania: produzione -1,9% in aprile. Dopo le polemiche, Salvini e Giorgetti rilanciano sul mini-BoT. Per il sottosegretario «tutte le soluzioni nuove sono contestate, ma sono una proposta per accelerare i pagamenti della Pa, una delle soluzioni».

Colombo e Trovati — a pag. 3

LE ULTIME SCELTE

Dai tassi al Qe ai prestiti bancari: l'impronta di Draghi sul futuro Bce

Isabella Bufacchi
— a pagina 3

MERCATI SCANTANO IL TAGLIO DEI TASSI

T-Bond e BTp accelerano in attesa delle banche centrali Spread in calo a 262 punti

Maximilian Cellino — a pag. 3

2,36%

È il rendimento del titolo di Stato italiano a dieci anni: ieri durante la seduta era sceso fino a 2,27%, minimo da 13 mesi

Rossi: abbassare il cuneo fiscale

CONFINDUSTRIA

Il presidente dei Giovani: l'industria è la colonna che regge il Paese

«La nostra proposta al governo è una sola: riattivare una cabina di regia per la crescita, ma stavolta chiamate i protagonisti, non le comparse». È l'esortazione di Alessio Rossi, presidente dei Giovani imprenditori di Confindustria, aprendo il 49° convegno di Rapallo.

Fiat tax e reddito di cittadinanza sono fatte a debito «ripariamone quando si potranno fare senza sfondare i conti pubblici e innanzi abbassiamole subito il cuneo fiscale, perché mette più soldi in tasca ai lavoratori e fa ripartire lo sviluppo». L'industria manifatturiera, dice Rossi, è «una nicchia colossale su il Paese. Se nessuno difende questa industria finiremo nell'angolo». Pensare di risolvere il problema del debito pubblico con miniboT «come tentare di farlo con i soldi del Monopoli».

De Forcalde e Picchio — a pag. 5

LE NUOVE PRIORITÀ

Fisco, Iva, lavoro: il governo riscrive l'agenda

Perrone e Trovati
— a pagina 2

PUTIN: GLI USA RISCHIANO LA PRIMA GUERRA HI-TECH



L'incontro. Vladimir Putin e Xi Jinping ieri a San Pietroburgo

La nuova alleanza Mosca-Pechino

L'ASSE ANTI-USA

Dal presidente russo e da quello cinese Xi attacchi alle strategie americane

Putin, intervenendo al Forum di San Pietroburgo a fianco di Xi Jinping, ha attaccato duramente l'offensiva americana soprattutto contro Huawei, colosso delle Tlc, e Nord Stream 2, il gasdotto che collegherà la Russia alla Germania attraverso il Baltico.

Antonella Scott — a pag. 6

STATI UNITI, CINA E RUSSIA

IL VILLAGGIO GLOBALE CON TRUMP DIVENTA ARENA

di **Giorgio Barba Navaretti**

Il muso duro di Trump sta trasformando il mondo da un villaggio globale a un'arena dove le partite stanno sempre più diventando giochi a somma zero. Ossia o vinco io o vinci tu. L'abbraccio tra

Cina e Russia di questi giorni è il varo di una grande alleanza strategica tra i due paesi rende ancora più esplicito questo confronto e la definizione delle squadre in campo.

— *Continua a pagina 6*

PANORAMA

LUNEDÌ VERTICE A TRE

Governo, rimpasto in vista: alla Lega gli Affari europei

Rimpasto alle porte: un vertice Conte, Salvini e Di Maio si terrà lunedì, prima del Consiglio dei ministri del giorno dopo che varerà il decreto sicurezza. Le voci danno tra i probabili partner i ministri Grillo e Toninelli. Verso la Lega il cluster Affari europei: gettonato Guglielmo Picchi.

— a pagina 8

ISTITUZIONI EUROPEE

Nomine Ue in alto mare Verso vertice straordinario

A due settimane dal voto, i giochi sulle nomine della futura dirigenza comunitaria restano in alto mare. In ballo ci sono gli equilibri politici dell'Unione per i prossimi cinque anni. Probabile un vertice straordinario a fine giugno.

— a pagina 16

IL MERCATO

LA LEZIONE GRECA NON CAPITA DAI SOVRANISTI

di **Alessandro Penati**

— a pagina 15

INDUSTRIA

Le imprese della plastica: 4mila posti a rischio

La messa al bando della plastica monouso mette a rischio 4mila posti di lavoro in Italia. L'allarme è di Giorgio Quagliuolo, presidente della Federazione Gomma Plastica. La riconversione di un impianto richiede almeno tre anni.

— a pagina 9

TEMPI PIÙ LUNGI

Alitalia, verso nuovo termine per presentare l'offerta finale

Si va verso un rinvio del termine per la presentazione dell'offerta finale di Fs per Alitalia. Lo slittamento è motivato dall'impossibilità di trovare entro la scadenza del 15 giugno un accordo con il quarto socio, necessario per completare la cordata.

— a pagina 13

Mediaset, la sede va in Olanda Primo passo per il polo tv europeo

IL RISIKO DEI MEDIA

Mediaset trasferisce la sua sede legale in Olanda, costituendo una holding che contiene anche Mediaset Espana. Lo ha deciso il CdA del Biscione anche per facilitare le alleanze internazionali. La holding Mediafor Europe (Mfe) sarà quotata sia a Milano sia a Madrid e avrà

sede fiscale in Italia. Con la nascita della superholding del Biscione non vi sarà alcun «cambiamento nelle società operative in Italia e Spagna per le operazioni e la residenza fiscale che rimarranno nei rispettivi Paesi» spiega Mediaset, che stima efficienze e risparmi tra i 100 e i 120 milioni entro il 2023.

Biondi, Galliberti, Galvagni
— a pagina 12

IL FRONTE APERTO

Vivendi, ora è nel recesso il grimaldello per forzare la porta

Il riassetto societario annunciato da Mediaset prepara il tavolo per il banchetto internazionale, aspettando che arrivino i commensali. Che al momento sono quelli di famiglia, le due Mediaset italiana e spa-

gnola. Gli ospiti, uno - ProSiebenSat - teme di compromettere la propria indipendenza, l'altro - Vivendi - il padrone di casa vorrebbe proprio tenerlo fuori dalla porta.

Olivieri — pag. 12

SHOP ONLINE | robertocoin.com

Xavier Musca è il deputy Ceo del colosso francese Crédit Agricole

Intervista
«L'Agricole ha fiducia nell'Italia, Amundi crescerà ancora»

Graziani — a pag. 13

.marketing

SOLUZIONI PER COMUNICARE E COMPETERE

ROBERTO COIN

ROCK & DIAMONDS COLLECTION

Negli anni delle relazioni instabili, infedeli, disattese, il brand cerca ancoraggi, coinvolgendo i consumatori con offerte fidelizzanti nel tempo, eccitando di prevenire le fluttuazioni del mercato. È il boom della subscription economy, l'economia delle sottoscrizioni in abbonamento, che negli Usa coinvolge i brand 80,30. **Giampaolo Colletti** — a pag. 22





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 8 giugno 2019 € 1,20

S. Medardo Vescovo
Anno LXXV - Numero 156Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - A Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - A Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

Bomba principesca sul governo Conte

I fratelli Windisch Graetz, imparentati con gli Asburgo, citano per 500 milioni il Tesoro. Erano azionisti del Banco di Napoli, e hanno perso tutto. Ora lo rivogliono con 4 cause

IL TEMPO di Oshø



"Non puoi capire come se vedono bene lì i canali"

Mediaset va in Olanda, fuga dai grillini

Caleri → a pagina 15

■ I principi Windisch Graetz hanno citato in giudizio lo Stato italiano, nella persona del presidente del Consiglio Giuseppe Conte, il ministro dell'Economia Giovanni Tria e 88 tra parlamentari ed ex parlamentari, a cominciare dal senatore Matteo Renzi, chiedendo un risarcimento danni di oltre 500 milioni per una vicenda legata al salvataggio del Banco di Napoli. Sono quattro le cause: due azioni risarcitorie, una revocatoria e una surrogatoria.

Di Corrado → alle pagine 4 e 5



Il protagonista della battaglia Mariano Hugo una vita fra birra e corte vaticane

Di Pietro → a pagina 4

Per poterlo sfruttare a tempo pieno i suoi due aguzzini gli facevano saltare anche le sedute di dialisi

Anziano costretto a mendicare dai vicini di casa

Scale inesistenti al Cto**Le porte anti-incendio?
Se le apri cadì nel vuoto**

Novelli → a pagina 17

■ Lo accompagnavano ogni giorno davanti a una farmacia e lo costringevano a mendicare. Per sfruttarlo a tempo pieno, gli facevano saltare pure le sedute di dialisi. E si impadronivano della sua pensione. I due aguzzini, vicini dell'anziano, sono stati condannati rispettivamente a 5 anni e 4 mesi di reclusione.

Ossino → a pagina 26

**Processo al via. E c'è chi patteggia
Roghi e traffico di rifiuti
Ecco le prime condanne**

→ a pagina 16

I citati: «Non ricordo, non c'entro»
Nel mirino degli avvocati
ci sono Renzi e politici vip

De Leo → a pagina 5

Buona TV a tutti
La storia
e la creatività

di Maurizio Costanzo

→ a pagina 23

CONTINI
GALLERIA D'ARTE
VENEZIA - CORTINA

PABLO ATCHUGARRY

THE MOVEMENT OF LIGHT
6 MAGGIO - 24 NOVEMBRE 2019
VENEZIA

THE EVOLUTION OF A DREAM
8 GIUGNO - 29 SETTEMBRE 2019
PIETRASANTA

Trovato l'accordo con lo Shakhtar per il nuovo tecnico giallorosso

Roma-Fonseca: è fumata bianca

■ La Roma ha finalmente trovato il nuovo allenatore: a sedere sulla panchina giallorossa per la prossima stagione sarà Paulo Fonseca. Il tecnico portoghese ha comunicato allo Shakhtar Donetsk la volontà di approdare nella Capitale. Mercoledì a Londra l'incontro col presidente James Pallotta, poi la firma sul contratto.

Biafora → a pagina 26





cdp
Investiamo nel domani

Mediaset, fusione con la controllata spagnola
Obiettivo: creare la casa della televisione europea
Andrea Secchi a pag. 19

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

cdp
Investiamo nel domani

RISOLUZIONE ENTRATE
Dividendi pagati ai soci nel 2018 tassati secondo il regime fiscale più favorevole
Libardi-Sironi a pag. 29

LE ISTRUZIONI INPS
Future mamme, arriva il bonus: fino a 2.304 euro per nascite o adozioni 2019
Comegna a pag. 33

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Sblocca cantieri - Il dossier del Parlamento sul decreto
Corte costituzionale - La sentenza sulla prostituzione
IO ONLINE
Fisco - Il report Ocse sullo scambio dati
Dividendi ai soci - La risoluzione dell'Agenzia delle entrate sul regime tributario

Fisco, stretta sugli affitti brevi

Il locatore dovrà dotarsi di un codice alfanumerico che sarà utilizzato in ogni comunicazione e che finirà in una banca dati dell'Agenzia delle entrate

In arrivo la banca dati degli affitti brevi. Le locazioni brevi e le strutture recettive saranno identificate con un codice alfanumerico, denominato codice identificativo. Il codice dovrà essere utilizzato in ogni comunicazione che riguarda l'offerta e la promozione dei servizi all'utenza. Inoltre stretta sui ponti d'oro ai calciatori che hanno intenzione di venire a giocare in Italia. Sono alcune novità degli emendamenti dei relatori al di Crescita.

DIRITTO & ROVESCIO
Il giornalista scientifico **Piero Angela** che, a occhio e croce, deve aver fatto (bene) quel che nel giornalismo ha voluto fare, incoraggiato in ciò anche dai grandi mezzi che gli ha sempre messo a disposizione la Rai per almeno trent'anni, e suppongo senza porre condizioni, ha cominciato anche lui a fare delle prediche che non pagano diazio. Prediche generiche, fatte tanto per parlare. Senza nomi e cognomi. Ha detto: «È impensabile una società civile che non dia piena libertà alla stampa. Del resto sappiamo bene quante vicende, anche nel nostro paese, sarebbero rimaste nell'ombra senza il minuzioso lavoro di inchiesta di tanti giornalisti. Ma a chi, oggi, si rivolge Angela? Al giornalismo italiano? Anche se è uno dei più liberi al mondo? Per fargli la predica? Ma per che cosa? Se uno getta l'allarme, vuol dire che c'è un pericolo. Ma se il pericolo non c'è, è un allarmista, che inventa un caso. Per agitare le acque. A che pro?

Dal Vaticano 78 opere d'arte in volo verso Pechino



Dalla politica del ping-pong alla politica della bellezza. La bellezza è quella delle 78 opere, per lo più quadri e sculture buddiste, che i Musei Vaticani hanno fatto arrivare al Palazzo Museum di Pechino per una mostra che durerà fino al 14 luglio. I 78 pezzi torneranno in Vaticano per essere seguiti dopo qualche tempo da altre opere d'arte cinesi, questa volta del Palazzo Museum di Pechino, per una mostra ai Musei. Lo scambio si inserisce in una strategia di riavvicinamento tra Vaticano e Cina, riavvicinamento per niente ben visto né dalla Casa Bianca di Donald Trump né dal Cremlino di Vladimir Putin. Temono entrambi una accelerata in avanti dello sviluppo e dell'influenza di Pechino nel mondo grazie anche al gigantesco progetto della Nuova Via della Seta.

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI
Chi pensasse che la (momentanea?) fine delle trattative per l'integrazione fra **Fiat Chrysler** e **Renault+Nissan** sia solo un affare di automobili si sbaglierebbe di grosso. Per comprenderlo basta leggere il commento da Roma del corrispondente del *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, il più autorevole quotidiano tedesco. **Thobias Piller** già dal titolo è pro Fiat Chrysler: «Sconfitta per Renault e Francia». E cita il comunicato di **John Elkann** di ritiro dalla trattativa per ricordare le parole di plauso verso il management sia di Renault che di Nissan e **Mitsubishi** per il loro costruttivo impegno. Ergo i cattivi sono al governo e per Piller in particolare il presidente **Emmanuel Macron**. Dalle parti di Parigi, sostiene, è sempre e solo una questione di potere. L'indipendenza della *Faz* e di Piller è fuori discussione ma

LUNEDÌ IN EDICOLA
IN CONTROTENDENZA
Class Editori, pubblicità commerciale +1,5% a maggio
a pag. 19

IL MIO FINANZIAMENTO
RISPARMIA SULLA BOLLETTA E AIUTA L'AMBIENTE.

Con **BANCO BPM**, rendere più efficiente il tuo condominio conviene!

Credito Condominio Energy Efficiency Italia è il finanziamento destinato agli interventi di riqualificazione energetica agevolati da benefici fiscali:

- finanzia i costi fino al **100%**
- dura fino a **10 anni**
- prevede condizioni economiche **particolarmente convenienti**

Per maggiori informazioni vai su bancobpm.com/condominio o chiedi in filiale

BANCO BPM

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. In filiale sono disponibili gratuitamente su richiesta della Clientela il modulo "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" [S.E.C.C.I.] e la copia del testo contrattuale. L'erogazione del finanziamento è subordinata alla normale istruttoria da parte della Banca.

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50
Con qualità «Cano» migliore merito base sui nostri investimenti di € 5,50 in più. Con qualità «Mobile» 780 e reddito 2019 in € 6,00 in più.

1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/1)



LE GRANDI BATTAGLIE. D DAY

IN EDICOLA A € 9,90

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

SABATO 8 GIUGNO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 156 | Anno 20 - Numero 156 | www.lanazione.it



A PISA UN PROGETTO PER CREARE PERSONALE SPECIALIZZATO
In Toscana 1421 scomparsi
Nasce un pool di investigatori

MASIERO ■ A pagina 21



Roberta Ragusa

CAPSULE
 GOURMET
ristora

IL CASO CSM

MAGISTRATI A SORTEGGIO

di BRUNO VESPA

QUANDO il Tempo svela la Verità, lo fa sempre in circostanze drammatiche. Accade a Gian Lorenzo Bernini, che scolpisce la meravigliosa incompiuta della Galleria Borghese nel momento più difficile della sua vita. Accade alla magistratura che affronta in questi giorni la più seria crisi di credibilità della sua storia recente. L'indipendenza del pubblico ministero - unico caso al mondo nelle modalità italiane - fu stabilita dai costituenti per segnare un confine netto con la magistratura durante il fascismo (la Germania veniva da una dittatura peggiore della nostra, ma il procuratore generale federale è soggetto al controllo del ministro della Giustizia). Giulio Andreotti, che la nostra Costituzione l'ha vista nascere, mi disse che tuttavia nessuno pensava che la magistratura si sarebbe divisa in correnti. E invece da decenni le correnti non solo esistono, ma hanno una loro ideologia e si riferiscono - seppure in maniera indiretta - a partiti politici. Queste correnti siedono nel Consiglio superiore della magistratura, alto organismo costituzionale, in misura proporzionale alla loro forza.

[Segue a pagina 4]

Le imprese: basta guerre alla Ue

Confindustria pressa il governo. La Lega insiste sui minibot | MARIN e COPPARI
 ■ Alle pagine 4 e 5



ESPULSO 13 VOLTE

**E RITORNATO ALTRETTANTE VOLTE
 (PER AMORE, DICE LUI)
 ORA EMILJANO, ALBANESE, È AL CAFFÈ**

CHILLONI, DE ROBERTIS e commento di BONI ■ A pagina 3

Bypass di nervi, ora muove le mani

Intervento a Torino su un pasticciere tetraplegico: superata la lesione al midollo | PONCHIA ■ A p. 11

DUE MONDI DIVERSI
 I tedeschi e noi
 Non ci amano
 (e poco rispetto)

GIARDINA ■ A pagina 7

LEGITTIMA DIFESA?



Raid di notte
 Tabaccaio spara
 e uccide il ladro

PROSPERETTI ■ A pagina 2

CASE CHIUSE: CONSULTA

«Prostituzione
 mai atto libero»
 La Merlin è salva

MORANDI ■ A pagina 12



Loreto (AN)
 www.menghishoes.com

PARTITO IL MONDIALE



**Le sorelle
 d'Italia
 nel pallone**

FRANCI ■ A pagina 17

BARBIERE A 90 ANNI



«Ho tagliato
 i capelli
 a Coppi»

NAVARI ■ A pagina 14

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI
 DI UN PLUS DI ENERGIA

EDIZIONE
 ESTATE

Con Creatina, Arginina, Beta Alanina,
 Vitamine e Sali Minerali

REINTEGRA
 I TUOI SALI MINERALI



Con Magnesio, Potassio
 e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

ENERGY
 LOADING

AL MENARINI

Oggi a € 2,50
con
ROBINSON
D
Sabato
8 giugno 2019
Anno 44 - N°135

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli



LA PARTITA DELLE NOMINE

L'Europa decide L'Italia non c'è

Dalla Commissione Ue alla Bce, via ai giochi per le poltrone del potere Parigi e Berlino ci offrono la guida del Consiglio, riservata a un ex premier
Giovani imprenditori contro il governo: mini-Bot sono soldi del Monopoli

Il retroscena

Il veto gialloverde su Enrico Letta

di Claudio Tito

Un Paese isolato. Che si mette volontariamente nell'angolo delle istituzioni europee. Incapace di controllare le pulsioni della politica interna e di presentarsi unito a Bruxelles. L'Italia, e soprattutto il suo governo, dopo il voto europeo di due settimane fa si mostra inetto a gestire con autorevolezza i consessi internazionali. E nello specifico in quelli dell'Unione europea. Rischiano di restare fuori dal tutto dalle principali cariche Ue. Pur essendo un socio fondatore e pur avendo la possibilità di ricoprire almeno una delle cosiddette "big five", ossia le cinque poltrone più influenti. Sta accadendo, infatti, che dal 27 maggio le diplomazie e le cancellerie dell'Unione si siano messe in movimento per ridisegnare la geografia dei grandi incarichi.

● a pagina 3

Al tavolo della trattativa sulle nomine europee l'Italia non c'è, è isolata e fuori dai giochi. In ballo ci sono Consiglio europeo, Bce, Parlamento e Alto rappresentante, oggi guidati da Tusk, Draghi, Tajani e Mogherini. Ieri a Bruxelles si sono incontrati i sei leader nominati coordinatori dalle tre grandi famiglie politiche europee: per i socialisti Sanchez e Costa, per i Liberali Michel e Rutte e per i Popolari Plenkovic e Karins.

di D'Argenio e Patucchi
● alle pagine 2 e 9 con un commento di Mania ● a pagina 32



Mappe

Quanti voti vale la croce di Salvini

di Ilvo Diamanti

● a pagina 6

L'analisi

La sfida tedesca per il dopo Draghi

di Tonia Mastrobuoni

Non sarebbe un bel segnale se si diffondesse l'impressione che un determinato Paese venga escluso a priori dalla corsa alla presidenza della Bce. Alla recente giornata delle porte aperte della Bundesbank, Jens Weidmann ha voluto difendere la sua aspirazione a diventare il successore di Mario Draghi. La campagna per la conquista della poltrona più alta della Bce sta entrando nella fase decisiva. E da abile ex consigliere di Angela Merkel, Weidmann ha abbastanza fiuto per capire che in questo momento con l'Italia c'è una fortunata convergenza di interessi. A Francoforte è il segreto di Pulcinella che l'Italia aspiri a un posto nel board della Bce. Può succedere solo se l'erede di Draghi sarà un tedesco o un francese.

● a pagina 2

2019
Rep
La Repubblica
delle Idee
Bologna
7-9 giugno

LA FESTA OGGI E DOMANI

La grande piazza di Repubblica

Folla ai dibattiti. Tra gli ospiti Fabio Fazio:
"La Rai è terreno di scontro della politica"



Il commento

Cittadini uniti contro la paura

di Gustavo Zagrebelsky

Una Repubblica fondata sulla paura? Cerchiamo di vedere un poco nel groviglio dei nostri sentimenti politici. La paura, per l'appunto, è un

sentimento e i sentimenti si possono dividere a seconda che inducano ad agire o a subire.
● alle pagine 36 e 37
servizi alle pagine 24 e 25

Il caso

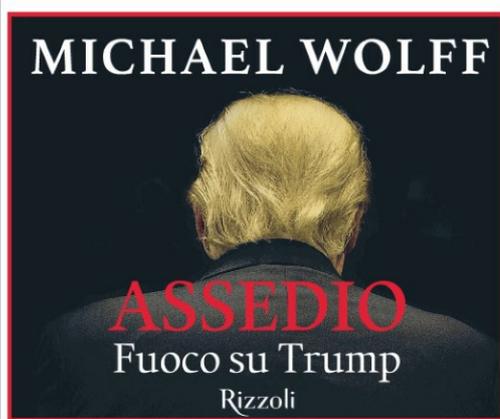
Svolta Mediaset cambia nome e va in Olanda

di Ettore Livini

Il Biscione cambia pelle per sfuggire all'estinzione e trasloca in Olanda. La svolta non era più rinviabile: lo scudo delle leggi ad aziendam che ha protetto per decenni Mediaset è venuto meno con il tramonto politico di Silvio Berlusconi.

● a pagina 4

con un servizio di Sara Bennewitz



Primo caso con la nuova legge

Tabaccaio spara e uccide un ladro 7 colpi per difendere 2 mila euro

di Federica Cravero e Carlotta Rocci



«Era notte, l'ho visto con un cappuccio in testa, aveva un palanchino in mano. È stata una situazione di grande confusione. Ma adesso sono sconvolto». Franco, il tabaccaio, aveva ancora la pistola in mano quando la prima volante della polizia è arrivata. Sul marciapiede, appena fuori dal locale, un uomo a terra. Ancora vivo, abbandonato dai due complici in fuga.

● a pagina 13

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/498121, 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: pubblicita@manzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia,
Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 2,50
Croazia KN 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50

con DVD
Le Stelle della Danza
€ 12,40

n2

<p>Ventimiglia Parcheggio al posto dell'opera dell'artista Pistoletto POLETTI E RAPINI — P. 14</p>	<p>Medicina By-pass dei nervi ridà le mani a un tetraplegico FERRIGO E MONDO — P. 15</p>		<p>Tuttolibri Sönmez a Erdogan "Non finiremo nelle tue galere" FRANCESCO OLIVO NELL'INSERTO</p>
---	---	--	--



LA STAMPA



SABATO 8 GIUGNO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) ■ ANNO 153 ■ N.155 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE ■ D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB - TO ■ www.lastampa.it



CRITICHE AL GOVERNO DAI GIOVANI INDUSTRIALI: NO ALLA GUERRA CONTRO L'EUROPA

La Lega sfida Draghi: "Porteremo i minibot nella legge di bilancio"

Borghesi: utili per la riforma fiscale. Conte cauto: evitiamo scontri con l'Ue

FINANZA PERICOLOSA

LA MONETA PARALLELA È L'ANTI-EURO

ALBERTO MINGARDI

Mario Draghi ricorda al governo italiano che i minibot sono una forma di valuta parallela, in quanto tale inammissibile per i trattati europei. Giancarlo Giorgetti replica biasimando la tendenza a rifiutare ogni soluzione alternativa all'esistente, da parte dell'Europa.

Secondo la Lega, questi titoli di debito di piccolo taglio dovrebbero servire a far ripartire la crescita, dando ossigeno alle imprese che lavorano con lo Stato.

CONTINUA A PAGINA 23

La Lega insiste sui minibot: «Sono una possibilità», dice Salvini. Conte prende tempo: il chiarimento con i vicepremier arriverà dopo i ballottaggi. A Rapallo, intanto, i Giovani Industriali dicono no alla lite con l'Ue. BARBERA, BARONI, LA MATTINA E SCHIANCHI — PP. 2-3

CSM, NUOVO CASO A GENOVA

Il piano Bonafede: denunce anonime tra i magistrati

GRIGNETTI, INDICE E SALVAGGIULO — PP. 6 E 7



IVREA, UCCIDE RAPINATORE TUTTO IL PAESE È CON LUI: "BRAVO, HAI FATTO BENE" BUCCI, LESSI, POLETTI E PREVIALI PP. 8-9

ANSA

In Francia stadi esauriti, il mondo scopre il calcio femminile



Via ai Mondiali femminili con la vittoria della Francia sulla Corea del Sud. ZONCA E UN COMMENTO DI MAURIZIO DE GIOVANNI — PP. 23, 34

STAMPA PLUS ST+

GUERRE COMMERCIALI

GIUSEPPE AGLIASTRO
Putin in soccorso della Cina nello scontro su Huawei
P. 11



REPORTAGE

ANGELO CONTI
I nomadi etiopi nuove vittime del clima estremo
P. 13



LE STORIE

ISOTTA CAROSSO
Il gran raduno degli assaggiatori di formaggio
P. 32

MAURO FACCIOLLO
Con la realtà virtuale i bambini imparano a vincere il dolore
P. 32

DOMANI CITTÀ AI BALLETTAGGI

FEUDI ROSSI SOTTO ASSEDIO IL PD RISCHIA

FEDERICO GEREMICCA

Edoardo Geronzi, dopo aver vinto nella Riace di Mimmo Lucano e perfino nella Lampedusa tutta drammi e solidarietà, verso dove punta lo sguardo di Matteo Salvini nel turno di ballottaggi in scena domani? La risposta non è difficile: l'Emilia-Romagna - con tre Comuni capoluogo al voto - e la città di Livorno, dal valore assai simbolico.

CONTINUA A PAGINA 23

BUONGIORNO

Mi auguro che sia riconosciuto innocente il tabaccaio di Pavone Canavese, Torino, sotto i cui colpi è morto un molodavo ventiquattrenne scoperto di notte a trafficare in negozio. Per una società è sempre meglio un innocente in più e un colpevole in meno, forse a maggior ragione lo è in questo caso, il primo trattato nei confini della nuova legge sulla legittima difesa. Il problema è che, proprio al primo caso, si è subito dimostrato che la difesa non è sempre legittima. Quello era lo slogan faccione e disgraziato di qualche leader politico in perenne alimentazione di consenso, in principio per spingere all'approvazione della nuova legge, quindi per esultare a legge approvata: da ora in poi la difesa è sempre legittima! Bel capolavoro, applausi. Penso a quelle facce garrule e a quei petti gonfi

La televendita

MATTIA FELTRI

di vanagloria, e penso a questo povero tabaccaio che raccontano stravolto, perché uccidere un uomo è anche uno sparo alla propria anima. Ora i suddetti leader fanno uso del poco di prudenza di cui dispongono, si augurano che il prodotto del loro legiferare basti a mettere al sicuro il tabaccaio, siccome loro stessi, adesso, non possono più dircene così sicuri. Il tabaccaio è indagato, il procuratore saggiamente ha misurato le parole: non si tratta di criminalizzare nessuno - ha detto - una persona è morta, bisogna chiarire. E cioè bisogna chiarire se, per quanto ampliata rispetto alla precedente legge, la difesa dell'indagato è stata legittima o, ed evidentemente non lo si può escludere, eccessiva. La difesa non è sempre legittima: conviene saperlo, ora che è finita la televendita. —



IL FUTURO È LA NOSTRA MISSIONE

Metti i bambini sul podio più alto del mondo!
Scegli di destinare il tuo 5x1000 a Missioni Don Bosco Onlus
Fiona May

CODICE FISCALE 97792970010

9 0 0 0 8
9 977594677303
UK £ 3,40 - CH \$ 10,00
Finanza € 6,00



Fidelity
INTERNATIONAL

Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

IN EDICOLA *Genleman* IN ALLEGATO *Patrimoni*

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classificatori*



Fidelity
INTERNATIONAL

Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

€ 5,20* Sabato 8 Giugno 2019 Anno XXIII - Numero 113 Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4604/DCB Milano
*Questa settimana Milano Finanza in abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Patrimoni a € 5,20 (Milano Finanza € 4,20 + Patrimoni € 1,00)

NONOSTANTE IL RALLENTAMENTO DEI PIR, CRESCE TRA LE PMI LA VOGLIA DI QUOTARSI

L'Aim rilancia e quota altre 14 matricole

RISPARMIO *La Fed abbasserà i tassi, la Bce potrebbe riaprire il Qe per sostenere un'economia in difficoltà. Ecco le migliori opportunità d'investimento*

Sotto l'ombrello di Draghi

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Chi pensasse che la (momentanea?) fine delle trattative per l'integrazione fra Fiat-Chrysler e Renault+Nissan sia solo un affare di automobili si sbaglierebbe di grosso.

Per comprenderlo basta leggere il commento da Roma del corrispondente del *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, il più autorevole quotidiano tedesco. **Thomas Piller** già dal titolo è pro Fiat-Chrysler: «Sconfitta per Renault e Francia». E cita il comunicato di **John Elkann** di ritiro dalla trattativa

per ricordare le parole di plauso verso il management sia di Renault che di Nissan e **Mitsubishi** «per il loro costruttivo impegno». Ergo i cattivi sono al governo e per **Piller** in particolare il presidente **Emmanuel Macron**. Dalle parti di Parigi, sostiene, è sempre e solo una questione di potere. L'indipendenza della *Faz* e di **Piller** è fuori discussione ma rispecchia il punto di vista tedesco, di cui concorre in maniera importante a formare l'opinione. Il caso Fiat-Chrysler/Renault non fa eccezione ed è durissimo verso la Francia e il suo presidente. «Con la sua politica nazionalista, con un orizzonte limitato, il governo francese ha reso un pessimo servizio anche all'Europa», scrive secco **Piller**. «Il gruppo automobilistico che sarebbe nato da Fiat-Chrysler e Renault sarebbe stato il terzo al mondo.

E inevitabilmente non sarebbe stato guidato più, come adesso, da **Detroit**. L'industria automobilistica europea avrebbe avuto un altro protagonista con un carattere italiano e francese, con un profilo molto più internazionale del gruppo Renault di oggi. Fa ancora più pensare il fatto che quell'atteggiamento francese di fronte alla fusione proposta da Fiat-Chrysler potrebbe solo essere un assaggio della politica con la quale il presidente francese **Macron** vuole far felice tutta l'Europa. Per questa ragione



FCA-RENAULT
Il no di Nissan e l'ipotesi Hyundai

POTERE CARIPLO
Il tesoro di Corradini

RIASSETTO MEDIASET
Amsterdam nuova Cologno

RELAZIONE CONSOB
Il programma di Savona

Siamo tutti in FIBRA

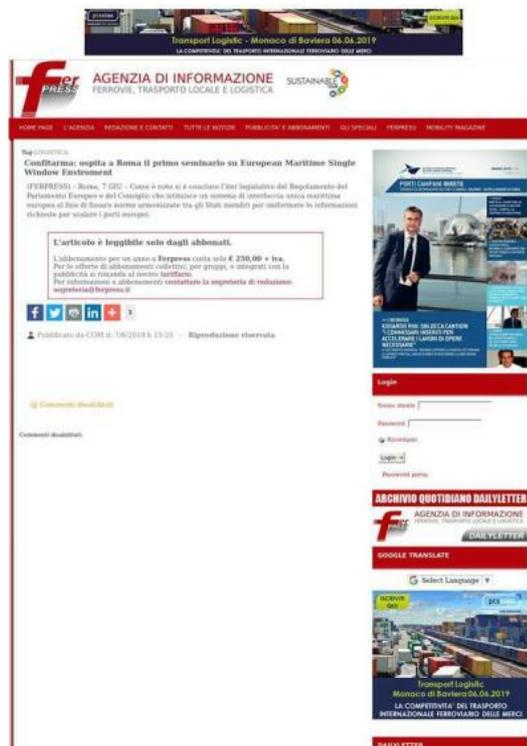
Digitalizza la tua azienda con la banda ultralarga di Intred.

INTRED
TELECOMUNICAZIONI

Via Pietro Tamburini, 1 - 25136 Brescia
www.intred.it

Confitarma: ospita a Roma il primo seminario su European Maritime Single Window Environment

(FERPRESS) - Roma, 7 GIU - Come è noto si è concluso l' iter legislativo del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea al fine di fissare norme armonizzate tra gli Stati membri per uniformare le informazioni richieste per scalare i porti europei. Al fine di stimolare il confronto tra gli stakeholder pubblici e privati, identificare le criticità e facilitare la graduale attuazione del Regolamento entro il 2025, su iniziativa di Confitarma, l' ECSA ha programmato, in collaborazione con la Commissione europea (DG MOVE), una serie di seminari negli Stati membri, il primo dei quali si è tenuto il 7 giugno a Roma presso la sede di Confitarma. Sandro Santamato, Capo Unità della DG MOVE, responsabile trasporti marittimi, ha illustrato il nuovo Regolamento evidenziando che, per garantire la competitività e l' efficienza del settore del trasporto marittimo europeo, la riduzione degli oneri amministrativi a carico delle navi e la facilitazione dell' uso di informazioni digitali sono ormai fattori imprescindibili per poter migliorare l' efficienza, l' attrattiva e la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo e contribuire alla integrazione del settore nella catena logistica multimodale digitale. Laurence Martin, capo servizio Relazioni internazionali di Confitarma, ha coordinato i successivi interventi e, come presidente dello Shipping Policy Committee ECSA, ha ribadito l' apprezzamento dell' industria marittima europea per l' adozione del Regolamento che si prefigge di migliorare l' efficienza dei trasporti marittimi, favorire la digitalizzazione e agevolare il commercio, auspicando che sia la Commissione sia gli Stati membri rispettino questo ambizioso progetto che potrebbe portare ad un vero mercato unico della navigazione marittima senza oneri amministrativi. Daniele Bosio, (ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale), Sarah Melini e Giuseppe Urraci (Dogane) Agnese Di Napoli e Claudio Di Chiara (ministero degli Interni), Mauro Dionisio (ministero della Salute) e Giuseppe Aulicino (Guardia Costiera) hanno poi svolto interventi sullo stato di attuazione dello sportello unico nazionale, mentre Marcello Pica e Vito Ravo (Grimaldi Group) e Guido Nasta (Assoport) hanno parlato delle priorità di politica marittima e portuale illustrando alcune specifiche problematiche per le compagnie di navigazione che scalano i porti italiani per le quali è auspicabile una semplificazione burocratica. Al termine, sono intervenuti Fabrizio Spada, rappresentante dell' Ufficio Italiano del PE, e Vittorio Caprice, rappresentante della Commissione europea in Italia, ai quali Liselot Marinus dell' Ecsa ha ricordato che innovazione e digitalizzazione sono tra le principali priorità strategica di politica marittima per il periodo 2019-2024 individuate dall' industria marittima europea sulle quali è auspicabile la dovuta attenzione delle istituzioni comunitarie.



CONFITARMA OSPITA IL PRIMO SEMINARIO SU EUROPEAN MARITIME SINGLE WINDOW ENVIRONMENT (EMSWE)

SCRITTO DA REDAZIONE

Come è noto si è concluso l'iter legislativo del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea al fine di fissare norme armonizzate tra gli Stati membri per uniformare le informazioni richieste per scalare i porti europei. Al fine di stimolare il confronto tra gli stakeholder pubblici e privati, identificare le criticità e facilitare la graduale attuazione del Regolamento entro il 2025, su iniziativa di Confitarma, l'ECSA ha programmato, in collaborazione con la Commissione europea (DG MOVE), una serie di seminari negli Stati membri, il primo dei quali si è tenuto il 7 giugno a Roma presso la sede di Confitarma. Sandro Santamato, Capo Unità della DG MOVE, responsabile trasporti marittimi, ha illustrato il nuovo Regolamento evidenziando che, per garantire la competitività e l'efficienza del settore del trasporto marittimo europeo, la riduzione degli oneri amministrativi a carico delle navi e la facilitazione dell'uso di informazioni digitali sono ormai fattori imprescindibili per poter migliorare l'efficienza, l'attrattiva e la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo e contribuire alla integrazione del settore nella catena logistica multimodale digitale. Laurence Martin, capo servizio Relazioni internazionali di Confitarma, ha coordinato i successivi interventi e, come presidente dello Shipping Policy Committee ECSA, ha ribadito l'apprezzamento dell'industria marittima europea per l'adozione del Regolamento che si prefigge di migliorare l'efficienza dei trasporti marittimi, favorire la digitalizzazione e agevolare il commercio, auspicando che sia la Commissione sia gli Stati membri rispettino questo ambizioso progetto che potrebbe portare ad un vero mercato unico della navigazione marittima senza oneri amministrativi. Daniele Bosio, (ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale), Sarah Melini e Giuseppe Urraci (Dogane) Agnese Di Napoli e Claudio Di Chiara (ministero degli Interni), Mauro Dionisio (ministero della Salute) e Giuseppe Alicino (Guardia Costiera) hanno poi svolto interventi sullo stato di attuazione dello sportello unico nazionale, mentre Marcello Pica e Vito Ravo (Grimaldi Group) e Guido Nasta (Assoporti) hanno parlato delle priorità di politica marittima e portuale illustrando alcune specifiche problematiche per le compagnie di navigazione che scalano i porti italiani per le quali è auspicabile una semplificazione burocratica. Al termine, sono intervenuti Fabrizio Spada, rappresentante dell'Ufficio Italiano del PE, e Vittorio Caprice, rappresentante della Commissione europea in Italia, ai quali Liselot Marinus dell'Ecsa ha ricordato che innovazione e digitalizzazione sono tra le principali priorità strategica di politica marittima per il periodo 2019-2024 individuate dall'industria marittima europea sulle quali è auspicabile la dovuta attenzione delle istituzioni comunitarie.



Oggi presso Confitarma la prima della serie di seminari ECSA sull' European Maritime Single Window

Il termine di scadenza per l'implementazione della normativa è fissato per il luglio 2025. Oggi a Roma la Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) ha ospitato il primo di una serie di seminari programmati dall' European Community Shipowners' Associations (ECSA), in collaborazione con la Commissione europea (DG MOVE), con lo scopo di stimolare il confronto tra gli stakeholder pubblici e privati, identificare le criticità e facilitare la graduale attuazione del Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea al fine di fissare norme armonizzate tra gli Stati membri per uniformare le informazioni richieste per scalare i porti europei, norma il cui iter legislativo si è recentemente concluso (del 19 aprile 2019). L' entrata in vigore del Regolamento è fissata per il prossimo mese e il termine di scadenza per la sua implementazione è stabilito per luglio 2025. Sandro Santamato, capo unità della DG MOVE, responsabile trasporti marittimi, ha illustrato il nuovo Regolamento evidenziando che, per garantire la competitività e l' efficienza del settore del trasporto marittimo europeo, la riduzione degli oneri amministrativi a carico delle navi e la facilitazione dell' uso di informazioni digitali sono ormai fattori imprescindibili per poter migliorare l' efficienza, l' attrattiva e la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo e contribuire alla integrazione del settore nella catena logistica multimodale digitale. Laurence Martin, capo servizio Relazioni internazionali di Confitarma, ha coordinato i successivi interventi e, come presidente dello Shipping Policy Committee ECSA, ha ribadito l' apprezzamento dell' industria marittima europea per l' adozione del Regolamento che si prefigge di migliorare l' efficienza dei trasporti marittimi, favorire la digitalizzazione e agevolare il commercio, auspicando che sia la Commissione sia gli Stati membri rispettino questo ambizioso progetto che potrebbe portare ad un vero mercato unico della navigazione marittima senza oneri amministrativi. Daniele Bosio, (ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale), Sarah Melini e Giuseppe Urraci (Dogane) Agnese Di Napoli e Claudio Di Chiara (Ministero degli Interni), Mauro Dionisio (Ministero della Salute) e Giuseppe Aulicino (Guardia Costiera) hanno poi svolto interventi sullo stato di attuazione dello sportello unico nazionale, mentre Marcello Pica e Vito Ravo (Grimaldi Group) e Guido Nasta (**Assoport**) hanno parlato delle priorità di politica marittima e portuale illustrando alcune specifiche problematiche per le compagnie di navigazione che scalano i porti italiani per le quali è auspicabile una semplificazione burocratica. Al termine, sono intervenuti Fabrizio Spada, rappresentante dell' Ufficio Italiano del Parlamento europeo, e Vittorio Caprice, rappresentante della Commissione Europea in Italia, ai quali Liselot Marinus dell' ECSA ha ricordato che innovazione e digitalizzazione sono tra le principali priorità strategica di politica marittima per il periodo 2019-2024 individuate dall' industria marittima europea sulle quali è auspicabile la dovuta attenzione delle istituzioni comunitarie.



Monaco: 'focus' sull'Italia di Assoport

MONACO Perché investire in Italia, specialmente nelle strutture della logistica e dei porti marittimi. È stato il tema trattato mercoledì nello stand italiano di Transport Logistic 2019 per iniziativa di **Assoport**. Hanno parlato in apertura il presidente Daniele Rossi e il presidente di Uir Matteo Gasparato, mentre l'affollata tavola rotonda ha visto la partecipazione di Marco Spinedi (Interporto Bologna), Francesco Maria di Majo (sistema Civitavecchia), Massimo Deiana (sistema Sardegna) e Lorenzo Cardo (Interporto di Orte). Significativa la partecipazione alla tavola rotonda, ma anche significative le tante visite di specialisti stranieri allo stand italiano, con una folte delegazione del mega-porto cinese di Shenzhen ricevuta dai vertici della portualità nazionale. *Nello stand di **Assoport** a Transport Logistics di Monaco, l'AdSP insieme a LSPS srl, società degli spedizionieri, ha presentato le innovazioni nei processi portuali e doganali integrati e la logistica dei Porti di La Spezia e Marina di Carrara. Si è trattato di un evento importante che qualifica e valorizza ancora di più la professionalità degli operatori portuali dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, sostiene Andrea Fontana presidente degli Spedizionieri della Spezia L'opportunità che ci ha offerto l'AdSP del Mar Ligure orientale che ringraziamo, per rendere sempre di più efficienti i nostri scali attraverso una forte spinta all'innovazione digitale ha di fatto avviato un positivo e nuovo modello operativo nelle nostre aziende che ha determinato l'esigenza di importanti investimenti in competenze informatiche con personale sempre più qualificato e specializzato. Oggi le competizioni con altre realtà portuali e logistiche ha detto ancora Fontana si possono vincere solo se si è in grado di mettere in campo processi innovativi e sistemi operativi altamente digitalizzati oltre ad una efficiente e moderna rete di infrastrutture materiali, coerenti con le nuove tecnologie informatiche. *TRIESTE Consolidare gli scambi tra il porto di Trieste e il polo logistico lussemburghese di Bettembourg, una delle più grandi e moderne piattaforme ferroviarie europee, riconoscendo ancora una volta all'intermodalità un ruolo chiave per lo sviluppo commerciale, ma soprattutto sostenibile, dei rispettivi sistemi logistici. Questo l'obiettivo del Memorandum d'intesa sottoscritto nel contesto della fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera da Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, e da Fraenz Benoy, direttore di CFL Multimodal, società controllata da CFL (Ferrovie Lussemburghesi). Dopo l'annuncio del nuovo servizio per Norimberga, che permetterà di offrire un'alternativa di ingresso da sud per le merci dirette ai mercati del centro Europa, il porto di Trieste conferma la sua dinamicità e vocazione internazionale nel settore intermodale, scegliendo la fiera di Monaco come vetrina per consolidare nuove relazioni commerciali sul fronte ferroviario. Con questo accordo CFL punta a consolidare il sistema dei servizi intermodali che costituiscono la dorsale di collegamento tra il porto di Trieste e i mercati dell'Europa Centrale, Regno Unito e Scandinavia attraverso il gateway di Bettembourg, gestito dalla stessa CFL Multimodal. Ho visitato di recente il terminal di Bettembourg afferma Zeno D'Agostino, e sono rimasto impressionato dalla qualità della piattaforma e dei modelli operativi anche sul lato dell'innovazione tecnologica. Lavorare assieme fra partner che condividono queste priorità significa puntare a definire nuovi standard di eccellenza a livello europeo per le connessioni nave-ferrovia. La collaborazione strategica tra l'Authority giuliana e CFL ha origine da un collegamento intermodale avviato già nel 2012. Si tratta di un servizio destinato ai semirimorchi organizzato con tre viaggi di andata e ritorno alla settimana che uniscono Trieste con Bettembourg-Dudelange. Il servizio, che attualmente ha raggiunto 9 circolazioni settimanali, permette lo shift modale di oltre 20.000 semirimorchi dalla strada alla ferrovia, contribuendo non solo al decongestionamento di una delle reti viarie più trafficate d'Europa, ma anche alla riduzione dei gas serra e delle altre sostanze inquinanti emesse nell'atmosfera, con un notevole risparmio di circa 35.000 tonnellate di CO2. Il nuovo accordo si pone l'obiettivo di facilitare e incoraggiare ulteriormente, secondo il concetto della pipeline intermodale, la crescita e l'ottimizzazione dei collegamenti ferroviari lungo il corridoio Trieste-Bettembourg-Dudelange. Il fine è quello di sviluppare servizi caratterizzati da qualità e affidabilità ancora più elevate attraverso l'utilizzo di processi standardizzati e dematerializzati di interscambio dati e documentazione e lo sviluppo azioni commerciali comuni su



specifici mercati obiettivo. Agli aspetti informatici e commerciali dell'accordo si aggiungono quelli relativi all'innovazione del prodotto, che sarà favorita dall'utilizzo condiviso e sempre più efficiente di tecnologie adatte al caricamento dei semirimorchi non gruabili. L'accordo prevede inoltre sinergie sull'iniziativa Belt and Road ferroviaria, visto che entrambi i partner hanno già avviato contatti con la provincia del Sichuan e in particolare con l'area di Chengdu.

Confitarma: il seminario European Maritime Single Window Environment

Si è concluso l'iter legislativo del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea

Come è noto si è concluso l'iter legislativo del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea al fine di fissare norme armonizzate tra gli Stati membri per uniformare le informazioni richieste per scalare i porti europei. Al fine di stimolare il confronto tra gli stakeholder pubblici e privati, identificare le criticità e facilitare la graduale attuazione del Regolamento entro il 2025, su iniziativa di Confitarma, l'ECSA ha programmato, in collaborazione con la Commissione europea (DG MOVE), una serie di seminari negli Stati membri, il primo dei quali si è tenuto il 7 giugno a Roma presso la sede di Confitarma. Sandro Santamato, Capo Unità della DG MOVE, responsabile trasporti marittimi, ha illustrato il nuovo Regolamento evidenziando che, per garantire la competitività e l'efficienza del settore del trasporto marittimo europeo, la riduzione degli oneri amministrativi a carico delle navi e la facilitazione dell'uso di informazioni digitali sono ormai fattori imprescindibili per poter migliorare l'efficienza, l'attrattiva e la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo e contribuire alla integrazione del settore nella catena logistica multimodale digitale. Laurence Martin, capo servizio Relazioni internazionali di Confitarma, ha coordinato i successivi interventi e, come presidente dello Shipping Policy Committee ECSA, ha ribadito l'apprezzamento dell'industria marittima europea per l'adozione del Regolamento che si prefigge di migliorare l'efficienza dei trasporti marittimi, favorire la digitalizzazione e agevolare il commercio,

auspicando che sia la Commissione sia gli Stati membri rispettino questo ambizioso progetto che potrebbe portare ad un vero mercato unico della navigazione marittima senza oneri amministrativi. Daniele Bosio, (ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale), Sarah Melini e Giuseppe Urraci (Dogane) Agnese Di Napoli e Claudio Di Chiara (ministero degli Interni), Mauro Dionisio (ministero della Salute) e Giuseppe Aulicino (Guardia Costiera) hanno poi svolto interventi sullo stato di attuazione dello sportello unico nazionale, mentre Marcello Pica e Vito Ravo (Grimaldi Group) e Guido Nasta (Assoport) hanno parlato delle priorità di politica marittima e portuale illustrando alcune specifiche problematiche per le compagnie di navigazione che scalano i porti italiani per le quali è auspicabile una semplificazione burocratica. Al termine, sono intervenuti Fabrizio Spada, rappresentante dell'Ufficio Italiano del PE, e Vittorio Caprice, rappresentante della Commissione europea in Italia, ai quali Liselot Marinus dell'Ecsa ha ricordato che innovazione e digitalizzazione sono tra le principali priorità strategica di politica marittima per il periodo 2019-2024 individuate dall'industria marittima europea sulle quali è auspicabile la dovuta attenzione delle istituzioni comunitarie.



Confitarma ospita il primo seminario su European Maritime Single Window Environment

Roma, 7 giugno 2019 - Come è noto si è concluso l' iter legislativo del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea al fine di fissare norme armonizzate tra gli Stati membri per uniformare le informazioni richieste per scalare i porti europei. Al fine di stimolare il confronto tra gli stakeholder pubblici e privati, identificare le criticità e facilitare la graduale attuazione del Regolamento entro il 2025, su iniziativa di Confitarma, l' ECSA ha programmato, in collaborazione con la Commissione europea (DG MOVE), una serie di seminari negli Stati membri, il primo dei quali si è tenuto il 7 giugno a Roma presso la sede di Confitarma. Sandro Santamato, Capo Unità della DG MOVE, responsabile trasporti marittimi, ha illustrato il nuovo Regolamento evidenziando che, per garantire la competitività e l' efficienza del settore del trasporto marittimo europeo, la riduzione degli oneri amministrativi a carico delle navi e la facilitazione dell' uso di informazioni digitali sono ormai fattori imprescindibili per poter migliorare l' efficienza, l' attrattiva e la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo e contribuire alla integrazione del settore nella catena logistica multimodale digitale. Laurence Martin, capo servizio Relazioni internazionali di Confitarma, ha coordinato i successivi interventi e, come presidente dello Shipping Policy Committee ECSA, ha ribadito l' apprezzamento dell' industria marittima europea per l' adozione del Regolamento che si prefigge di migliorare l' efficienza dei trasporti marittimi, favorire la digitalizzazione e agevolare il commercio, auspicando che sia la Commissione sia gli Stati membri rispettino questo ambizioso progetto che potrebbe portare ad un vero mercato unico della navigazione marittima senza oneri amministrativi. Daniele Bosio, (ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale), Sarah Melini e Giuseppe Urraci (Dogane) Agnese Di Napoli e Claudio Di Chiara (ministero degli Interni), Mauro Dionisio (ministero della Salute) e Giuseppe Aulicino (Guardia Costiera) hanno poi svolto interventi sullo stato di attuazione dello sportello unico nazionale, mentre Marcello Pica e Vito Ravo (Grimaldi Group) e Guido Nasta (Assoport) hanno parlato delle priorità di politica marittima e portuale illustrando alcune specifiche problematiche per le compagnie di navigazione che scalano i porti italiani per le quali è auspicabile una semplificazione burocratica. Al termine, sono intervenuti Fabrizio Spada, rappresentante dell' Ufficio Italiano del PE, e Vittorio Caprice, rappresentante della Commissione europea in Italia, ai quali Liselot Marinus dell' Ecsa ha ricordato che innovazione e digitalizzazione sono tra le principali priorità strategica di politica marittima per il periodo 2019-2024 individuate dall' industria marittima europea sulle quali è auspicabile la dovuta attenzione delle istituzioni comunitarie.

The screenshot shows the Sea Reporter website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like 'Home', 'Porti', 'Ambiente', 'Logistica', 'Ambiente', 'News', 'Informazioni', 'CNA', 'Foto & Video', and 'Contatti'. The main headline reads 'Confitarma ospita il primo seminario su European Maritime Single Window Environment'. Below the headline is a photo of a group of people at a seminar. To the right, there's a sidebar with 'INDICE CATEGORIE', 'Seareporter su Facebook', and a calendar for 'Articoli del mese giugno: 2019'. The article text is partially visible, starting with 'Roma, 7 giugno 2019 - Come è noto si è concluso l' iter legislativo del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea al fine di fissare norme armonizzate tra gli Stati membri per uniformare le informazioni richieste per scalare i porti europei. Al fine di stimolare il confronto tra gli stakeholder pubblici e privati, identificare le criticità e facilitare la graduale attuazione del Regolamento entro il 2025, su iniziativa di Confitarma, l' ECSA ha programmato, in collaborazione con la Commissione europea (DG MOVE), una serie di seminari negli Stati membri, il primo dei quali si è tenuto il 7 giugno a Roma presso la sede di Confitarma. Sandro Santamato, Capo Unità della DG MOVE, responsabile trasporti marittimi, ha illustrato il nuovo Regolamento evidenziando che, per garantire la competitività e l' efficienza del settore del trasporto marittimo europeo, la riduzione degli oneri amministrativi a carico delle navi e la facilitazione dell' uso di informazioni digitali sono ormai fattori imprescindibili per poter migliorare l' efficienza, l' attrattiva e la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo e contribuire alla integrazione del settore nella catena logistica multimodale digitale. Laurence Martin, capo servizio Relazioni internazionali di Confitarma, ha coordinato i successivi interventi e, come presidente dello Shipping Policy Committee ECSA, ha ribadito l' apprezzamento dell' industria marittima europea per l' adozione del Regolamento che si prefigge di migliorare l' efficienza dei trasporti marittimi, favorire la digitalizzazione e agevolare il commercio, auspicando che sia la Commissione sia gli Stati membri rispettino questo ambizioso progetto che potrebbe portare ad un vero mercato unico della navigazione marittima senza oneri amministrativi. Daniele Bosio, (ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale), Sarah Melini e Giuseppe Urraci (Dogane) Agnese Di Napoli e Claudio Di Chiara (ministero degli Interni), Mauro Dionisio (ministero della Salute) e Giuseppe Aulicino (Guardia Costiera) hanno poi svolto interventi sullo stato di attuazione dello sportello unico nazionale, mentre Marcello Pica e Vito Ravo (Grimaldi Group) e Guido Nasta (Assoport) hanno parlato delle priorità di politica marittima e portuale illustrando alcune specifiche problematiche per le compagnie di navigazione che scalano i porti italiani per le quali è auspicabile una semplificazione burocratica. Al termine, sono intervenuti Fabrizio Spada, rappresentante dell' Ufficio Italiano del PE, e Vittorio Caprice, rappresentante della Commissione europea in Italia, ai quali Liselot Marinus dell' Ecsa ha ricordato che innovazione e digitalizzazione sono tra le principali priorità strategica di politica marittima per il periodo 2019-2024 individuate dall' industria marittima europea sulle quali è auspicabile la dovuta attenzione delle istituzioni comunitarie.'

Il Piccolo

Trieste

Maxi navi bianche con 9 mila turisti e corteo Fvg Pride Rive sotto assedio

Attracco alla Marittima per Costa Luminosa e Msc Musica dirottate da Venezia. Atteso il via vai di centinaia di pullman

Massimo Greco TRIESTE Previsioni azzeccate. Che l'effetto Venezia, dopo l'incidente accaduto alla Giudecca, potesse determinare perlomeno qualche ritorno emergenziale per l'ospitalità crocieristica triestina, era un fatto ritenuto altamente probabile. Le prime telefonate erano arrivate già domenica scorsa, subito dopo la collisione tra "Opera" e un battello fluviale. E infatti, a fronte della manifestazione dei "No grandi navi" in calendario oggi pomeriggio alle Zattere, Costa Crociere e Msc si sono attivate affinché non nascessero problemi al viaggio adriatico di due loro unità. Così stamane attorno alle 8, quasi in contemporanea, la Stazione marittima triestina sarà "circondata" da Costa Luminosa e da Msc Musica, che poi verso le 19 leveranno le ancore per solcare le onde dell'Amarissimo. Alla banchina nord, dirimpetto a piazza Unità, attraccherà "Luminosa", già nota al pubblico alabardato, mentre alla banchina sud ormeggerà "Musica", una novità invece per la portualità giuliana.

Colpo d'occhio potente con dimensioni simili, non colossali ma comunque ragguardevoli. Entrambe stazzano 92 mila tonnellate lorde e sono lunghe poco meno di 300 metri.

"Luminosa" è un po' più giovane, essendo stata varata da Fincantieri a Marghera nel 2008, può trasportare fino a 3900 persone tra passeggeri ed equipaggio. "Musica", che ospita fino a 3600 persone, è di origini francese, poichè fu realizzata nel 2006 negli "Chantiers de l'Atlantique" di Saint Nazaire, quelli che poi divennero Stx France e che furono rilevati al 50% dalla vecchia concorrente Fincantieri.

Ebbe come madrina Sofia Loren.

Saranno ore intense sulle Rive, dove nel pomeriggio è in programma la sfilata del Gay Pride. Perchè le due unità coinvolgeranno, tra sbarchi/imbarchi/transiti, più o meno 9500 persone. Più esattamente - informa la direzione operativa di Ttp - "Luminosa" sbarcherà 1900 passeggeri, ne imbarcherà 2080, curerà il transito di 610. "Musica" risponde con 2300 sbarchi, altrettanti imbarchi, 350 transiti.

Ttp ritiene che l'organizzazione logistica predisposta reggerà gli "straordinari" imposti da questo fine settimana: sono attesi 40 veicoli che riforniranno le navi di generi alimentari. "Requisito" ovviamente il parking davanti alla Marittima, mentre un centinaio di pullman saranno sistemati nell'area di sosta tra Pedocin e piscina terapeutica. Tra l'altro domenica approderà la "Horizon" di Pullmantur.

Claudio Aldo Rigo, che ha preso il posto di Franco Napp come amministratore delegato della società terminalista, commenta che «ancora una volta Trieste si è dimostrata pronta, con brevissimo preavviso, a gestire una situazione straordinaria». E auspica che «con uno sforzo congiunto pubblico-privato si possano realizzare gli auspicati investimenti infrastrutturali, primo tra tutti l'allungamento della stazione Marittima». Una considerazione interessante e non certo casuale quella di Rigo, perchè Costa e Msc sono le maggiori azioniste private di Trieste terminal passeggeri (Ttp): detengono quote paritarie in Tami (società controllante di Ttp con il 60%), per un totale di circa il 70%, quote che potrebbero aumentare qualora assorbano il 20% di Giuliana Bunkeraggi. L'allungamento della Marittima è previsto dal Piano regolatore portuale, ma negli ultimi anni si è parlato della realizzazione di uno scalo passeggeri al posto dell'Adria terminal in Porto vecchio, un'ipotesi che sembrava interessare Msc. Ma poi Msc è subentrata a Unicredit in Ttp e così l'attenzione della compagnia ginevrino-partenopea si è spostata verso il centro della città. Anzi: fonti vicino all'Autorità accreditano un intervento di Pierfrancesco Vago, presidente di Msc Cruises, su Zeno D'Agostino per ottenere la trasformazione in chiave crocieristica dell'Ormeoglio 57 alla radice del Molo VII, cogestito dal gruppo Msc (stavolta container) e dalla ToDelta della famiglia Maneschi. L'incerto avvenire veneziano spinge gli armatori a cercare soluzioni-emergenza per salvaguardare la stagione adriatica. Infine mercoledì scorso il consiglio di amministrazione uscente di Ttp, presieduto da D'Agostino, ha approvato il bilancio 2018, che si è chiuso con una perdita di circa 100 mila euro. Se ne parlerà in

PRIMO PIANO

Il doppio evento a Trieste

Maxi navi bianche con 9 mila turisti e corteo Fvg Pride Rive sotto assedio

Attracco alla Marittima per Costa Luminosa e Msc Musica dirottate da Venezia. Atteso il via vai di centinaia di pullman



Massimo Greco
L'arrivo delle due maxi navi bianche, Costa Luminosa e Msc Musica, alla Stazione Marittima di Trieste è stato atteso con grande interesse. Le due unità, dirottate da Venezia, sono arrivate stamane alle 8 circa, quasi contemporaneamente. Le navi, che saranno in porto fino a domenica sera, porteranno con sé oltre 9.500 persone, tra passeggeri e equipaggio. La manifestazione del corteo Fvg Pride, che si svolgerà domenica pomeriggio alle Zattere, sarà così circondata dalle due grandi navi. Le previsioni di Massimo Greco, direttore della Stazione Marittima, sono azzeccate: la città sarà assediata dalle due unità, che porteranno con sé un gran numero di turisti. Le navi, che sono state dirottate da Venezia, sono state attese con grande interesse. Le previsioni di Massimo Greco, direttore della Stazione Marittima, sono azzeccate: la città sarà assediata dalle due grandi navi. Le previsioni di Massimo Greco, direttore della Stazione Marittima, sono azzeccate: la città sarà assediata dalle due grandi navi.

Dietrofront del Tribunale su Napp

Resta il divieto di amministrare società

Giorgio Neri
Il Tribunale di Trieste ha respinto il ricorso di Franco Napp, amministratore delegato della società terminalista, contro il divieto di amministrare società. Il divieto, emanato dal Tribunale di Trieste, era stato emesso in seguito alla condanna di Napp per bancarotta fraudolenta. Il ricorso di Napp era stato depositato al Tribunale di Trieste il 15 maggio scorso. Il Tribunale ha respinto il ricorso di Napp, ritenendo che il divieto di amministrare società era giustificato. Il Tribunale ha respinto il ricorso di Napp, ritenendo che il divieto di amministrare società era giustificato.



assemblea il 26 giugno in prima convocazione. Ma all' ordine del giorno soprattutto il rinnovo del cda e dei vertici. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Secolo XIX

Trieste

Porti, così Trieste lancia la sua sfida ai giganti europei

Alberto Quarati - INVIATO A MONACO DI BAVIERA Circondato da confini, Trieste è l'unico **porto** che oggi sfida Amburgo e Rotterdam sui loro mercati naturali, invece di subirne la concorrenza nel proprio bacino. Questo grazie all'intermodalità: dopo aver incassato tre diversi accordi di Transport Logistic di Monaco, lunedì il presidente del **porto**, Zeno D'Agostino, firmerà l'intesa con Rfi per il potenziamento della ferrovia a Trieste, per un valore di 200 milioni di euro, con l'obiettivo di portare la capacità dello scalo a 25 mila treni movimentati l'anno entro il 2025. Per fare un confronto, Genova ne muove circa 4.000.

Trieste ha chiuso il 2018 movimentando circa 10 mila treni (+12%, con 210 mila camion tolti dalla strada); quest'anno, dice D'Agostino, si andrà verso 14 mila unità a fronte di una capacità complessiva di 18 mila. Sotto il profilo politico, gli accordi di Monaco si dividono in due tipi: quello con Dfds per avviare da fine luglio un servizio di treni bisettimanale con Norimberga ha un taglio più operativo, quelli con Kombiverkehr e Ferrovie lussemburghesi sono invece più politici, «perché - spiega D'Agostino aprono alla possibilità di una partecipazione azionaria presso i megaretroporti di Neuss e Bettembourg» con cui Trieste ha già avviato da tempo numerosi collegamenti ferroviari e con cui ora però - tramite «partecipazioni piccole, intorno al 5%» - il **porto** vuole consolidare la sua rete nel pieno delle aree di influenza dei big Nordeuropei.

Il patto con Rfi riguarda invece tre stazioni merci nel **porto** giuliano, Campo Marzio, Servola e Aquilina. A fine interventi, la prima infrastruttura sarà predisposta per i treni da 750 metri e da sola potrà gestire potenzialmente 19.500 treni l'anno. Servola - a ridosso della Piattaforma logistica dove è in corso la trattativa per l'ingresso di China Merchants - avrà quattro binari e nel medio termine gestirà 3.000 treni; infine Aquilina con 20 tracce, spazio per i treni da 750 per 1.200 unità l'anno. Il tutto accompagnato dalla riapertura di alcune linee che passano nel ventre di Trieste, e che serviranno a collegare le tre stazioni. Sulla base dell'accordo Trihub, siglato con la visita del presidente cinese Xi Jinping a marzo, nel potenziamento del nodo triestino dovrebbe essere coinvolta anche la società cinese Cccc: e qui si completa la strategia di D'Agostino, con l'estensione della rete verso Est.

Trihub infatti prevede la partecipazione di Trieste all'interporto di Kosice, che il gruppo orientale sta realizzando in Slovacchia, ma anche, in futuro, in strutture analoghe in Cina. Lo stesso accordo con le Ferrovie lussemburghesi prevede in futuro l'inoltro della merce da e per Trieste verso Oriente, in particolare sono in corso contatti con la città cinese di Chengdu.

La spinta sul fronte intermodale è arrivata da Trieste grazie agli investimenti delle compagnie turche, il gruppo Ecol in particolare, che hanno fatto di queste banchine il crocevia dei traffici tra Germania e Penisola Anadolica.

Non solo: come sottolinea D'Agostino, Trieste è sempre più il **porto** della manifattura europea, ormai tutta a Est: «Da qui parte ad esempio la componentistica, realizzata in Ungheria, delle Case automobilistiche coreane da assemblare in America». Il viaggio più corto sarebbe via Amburgo, ma per una volta, a soffiare traffico, c'è un **porto** italiano.



La campagna russa di Ansaldo Energia: tecnologia genovese per costruire centrali

TECNOLOGIA/INNOVATION
L'accordo con Gazprom vale 30 miliardi nei prossimi dieci anni
Zampieri «Grandi opportunità anche negli altri Stati ex-sovietici»
La campagna russa di Ansaldo Energia: tecnologia genovese per costruire centrali
L'accordo con Gazprom vale 30 miliardi nei prossimi dieci anni. Zampieri «Grandi opportunità anche negli altri Stati ex-sovietici»
Ansaldo Energia, la società di tecnologia per turbine a gas, ha firmato un contratto da 30 miliardi di euro con Gazprom per la fornitura di turbine a gas per la costruzione di centrali elettriche in Russia. L'accordo, che copre il periodo 2019-2028, è il più grande mai stipulato dalla società genovese. Ansaldo Energia è leader mondiale nella produzione di turbine a gas per centrali elettriche a ciclo combinato. L'accordo con Gazprom è il risultato di una campagna di marketing che ha visto la società genovese partecipare a fiere e convegni in Russia e in Cina. Ansaldo Energia ha anche investito in ricerca e sviluppo per sviluppare tecnologie innovative per la produzione di turbine a gas. L'accordo con Gazprom è un segnale importante per Ansaldo Energia, che dimostra la sua capacità di competere sui mercati globali. L'accordo con Gazprom è anche un segnale importante per l'Italia, che dimostra la sua capacità di competere sui mercati globali. L'accordo con Gazprom è anche un segnale importante per l'Europa, che dimostra la sua capacità di competere sui mercati globali.

Porti, così Trieste lancia la sua sfida ai giganti europei

Trieste e il tedesco Kombiverkehr, intesa per nuovo corridoio intermodale

Al Transport&Logistic di Monaco il **Porto di Trieste** e il gruppo Kombiverkehr siglano un memorandum d' intesa per la creazione di un corridoio intermodale. **Trieste** - Memorandum d' intesa firmato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e il gruppo Kombiverkehr finalizzato alla promozione di un corridoio intermodale tra il **porto di Trieste** e il terminal intermodale di Neuss Trimodal che si trova sul Reno vicino a Düsseldorf e gestito dalla stessa Kombiverkehr. L' incontro per la definizione dell' accordo si è svolto nell' ambito della fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera. Si tratta questo di un percorso mirato a sviluppare una partnership strutturale, individuando i prerequisiti in termini di infrastruttura ferroviaria e organizzazione dei flussi logistici tra i due hub, al fine di definire le future condizioni operative per il raggiungimento di più elevati standard di efficienza. ' Kombiverkehr è stato il primo operatore straniero a credere nello sviluppo intermodale del nostro scalo ", ha affermato il presidente dell' Autorità di Sistema, Zeno D' Agostino . 'R afforzare questa nuova partnership è un modo per affermare la nostra volontà di essere sempre più un **porto** dal respiro internazionale. Per questo condividiamo il progetto di sviluppare una nostra presenza oltre le Alpi, a Neuss, collaborando con un terminal che ha un grande potenziale a livello logistico ". Il memorandum con l' operatore tedesco Kombiverkehr , sottolinea il " legame tra il **porto di Trieste** e la Germania" - fa sapere l' Autorità di Sistema portuale di **Trieste**- "che attualmente si basa su 55 connessioni settimanali. Va sottolineato che tale traffico ha buoni margini di crescita non solo grazie al transit time offerto dalla rotta marittima adriatica, più vantaggiosa rispetto alla via nord-europea, ma soprattutto per gli investimenti ferroviari in corso nello scalo giuliano, che sta diventando sempre più 'porta intermodale" di accesso all' Europa attraverso il Mare Adriatico.

The screenshot shows the article on the Corriere Marittimo website. The main headline is "Trieste e il tedesco Kombiverkehr, intesa per nuovo corridoio intermodale". Below the headline is a photograph of a trade fair booth with the text "YOUR GATEWAY TO EUROPE". The article text is partially visible, starting with "Al Transport&Logistic di Monaco il Porto di Trieste e il gruppo Kombiverkehr siglano un memorandum d'intesa per la creazione di un corridoio intermodale...". On the right side of the screenshot, there are advertisements for Toremare (Agenzia Marittima Aldo Spadoni) and CTN (Compagnie Transporel di Navigazione).

Trieste con l'operatore Kombiverkehr per un corridoio intermodale

Firmato memorandum d'intesa per collegare il porto e il terminal di Neuss Trimodal

Giulia Sarti

TRIESTE Sigla di un memorandum di intesa tra Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale e il gruppo Kombiverkehr con l'obiettivo comune di promuovere un corridoio intermodale tra il porto di Trieste e il terminal di Neuss Trimodal, collocato sul Reno vicino a Düsseldorf e gestito dalla stessa Kombiverkehr. L'accordo firmato durante la fiera Transport logistic di Monaco di Baviera, traccia un percorso mirato a sviluppare una partnership strutturale, individuando i prerequisiti in termini di infrastruttura ferroviaria e organizzazione dei flussi logistici tra i due hub, definendo inoltre le future condizioni operative per il raggiungimento di più elevati standard di efficienza. Kombiverkehr è stato il primo operatore straniero a credere nello sviluppo intermodale del nostro scalo, ha affermato il presidente dell'Autorità di Sistema, Zeno D'Agostino. Rafforzare questa nuova partnership è un modo per affermare la nostra volontà di essere sempre più un porto dal respiro internazionale. Per questo condividiamo il progetto di sviluppare una nostra presenza oltre le Alpi, a Neuss, collaborando con un terminal che ha un grande potenziale a livello logistico. Il memorandum con l'operatore tedesco Kombiverkehr, conferma il forte legame tra il porto di Trieste e la Germania, che attualmente si basa su 55 connessioni settimanali. Va sottolineato che tale traffico ha buoni margini di crescita non solo grazie al transit time offerto dalla rotta marittima adriatica, più vantaggiosa rispetto alla via nord-europea, ma soprattutto per gli investimenti ferroviari in corso nello scalo giuliano, che sta diventando sempre più porta intermodale di accesso all'Europa attraverso il mare Adriatico.

Transportonline

Trieste

Il porto di Trieste sigla un accordo con l'operatore Kombiverkehr

TRIESTE L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e il gruppo Kombiverkehr hanno siglato ieri, presso la fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera, un memorandum d'intesa che definisce l'obiettivo comune di promuovere un corridoio intermodale tra il porto di Trieste e il terminal di Neuss Trimodal, collocato sul Reno vicino a Düsseldorf e gestito dalla stessa Kombiverkehr. L'accordo traccia un percorso mirato a sviluppare una partnership strutturale, individuando i prerequisiti in termini di infrastruttura ferroviaria e organizzazione dei flussi logistici tra i due hub, definendo inoltre le future condizioni operative per il raggiungimento di più elevati standard di efficienza. Kombiverkehr è stato il primo operatore straniero a credere nello sviluppo intermodale del nostro scalo, ha affermato il presidente dell'Autorità di Sistema, Zeno D'Agostino. Rafforzare questa nuova partnership è un modo per affermare la nostra volontà di essere sempre più un porto dal respiro internazionale. Per questo condividiamo il progetto di sviluppare una nostra presenza oltre le Alpi, a Neuss, collaborando con un terminal che ha un grande potenziale a livello logistico". Il memorandum con l'operatore tedesco Kombiverkehr, conferma il forte legame tra il porto di Trieste e la Germania, che attualmente si basa su 55 connessioni settimanali. Va sottolineato che tale traffico ha buoni margini di crescita non solo grazie al transit time offerto dalla rotta marittima adriatica, più vantaggiosa rispetto alla via nord-europea, ma soprattutto per gli investimenti ferroviari in corso nello scalo giuliano, che sta diventando sempre più porta intermodale di accesso all'Europa attraverso il Mare Adriatico.

The screenshot shows the Transportonline website interface. At the top, there's a navigation bar with 'transportonline' logo, 'ISCRIVITI ALLA RASSEGNA STAMPA REGISTRATI', 'AREA UTENTE', and 'ENG'. Below that is a banner for 'LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI' with a search bar and 'Registra gratis la tua' button. A main menu includes 'CHE COS'È TRANSPORTONLINE', 'OFFERTE', 'ANNUNCI', 'NEWS', 'EVENTI', 'PRIMO PIANO', 'LEGGI', and 'CONTATTI'. A 'HELP' section is also visible. The main content area features a news article titled '07 Giu 2019 Il porto di Trieste sigla un accordo con l'operatore Kombiverkehr'. The article includes a sub-headline 'YOUR GATEWAY TO EUROPE', a photo of the agreement signing, and several paragraphs of text. To the right of the article is a sidebar with various advertisements, including 'Scopri il nuovo sito Eni Multicard', 'OCEAN', 'TIMOCOM Fino a 750.000 offerte', 'ARBITO', and 'MAREMARE'. The website footer contains 'www.porto.trieste.it' and 'Indietro' and 'Avanti' buttons.

L'INCHIESTA A VENEZIA

Grandi navi, una selva di 13 progetti E Toninelli non ha mai visto il Mose

Studi, analisi, previsioni, algoritmi e polemiche: ma nessuna ispezione da parte del ministro

FRANCESCO BOTTAZZO E GIAN ANTONIO STELLA - SEGUE DALLA PRIMA Erano le cinque del pomeriggio. Davanti alla «Msc Lirica» (stessa lunghezza, stessa larghezza, stessa stazza della nave di domenica) c' erano due bestioni da tiro di 9.000 cavalli l' uno. Dietro, un altro.

Totale 27.000 cavalli: quattro volte più possenti dei due rimorchiatori (totale 7.000) che non ce la fecero domenica scorsa a evitare l' incidente navale e la catastrofe mediatica della nave Msc.

Come uscirne? Ecco cosa si stanno chiedendo tutti. Come salvare il business delle crociere con navi sempre più spropositate che hanno nelle vedute dall' alto di San Marco, delle calli e dei campielli uno dei punti di forza e insieme la stessa integrità di Venezia? Le ipotesi finite sul tavolo di Danilo Toninelli sono state tredici. Ridotte poi a una rosa di tre. Con studi, analisi, previsioni, algoritmi così profondissimi ed esaurientissimi che il ministro non ha mai sentito il bisogno, in un anno, di farsi un giro in laguna (a parte un veloce saluto al sindaco Luigi Brugnaro) per vedere di persona quali fossero le alternative e magari, già che c' era, dare un' occhiata al Mose e cioè all' infrastruttura più costosa costruita in Italia nell' ultimo mezzo secolo: 5,5 miliardi più 2,5 per le opere di salvaguardia. Senza avere ancora visto l' inaugurazione.

Vedrà tutto, se avrà un po' di tempo, la prossima volta.

Cercando di riassumere lo stato delle cose, i progetti ruotano, per dirla alla veneziana, intorno a due «bricole»: dentro la laguna o fuori dalla laguna. Per questa seconda ipotesi si battono gli ambientalisti, le associazioni come Italia nostra o il Fai e il comitato «No Grandi Navi» che, come spiega Tommaso Cacciari tra i promotori della protesta di oggi, «hanno sensibilità diverse e più o meno radicali, tanto che quelli di Fridays For Future immaginano le crociere fuori non solo da Venezia ma dall' universo intero ma su un punto sono d' accordo: mai più quelle navi dentro la laguna.

Non meno divisi sono quanti teorizzano lo spostamento delle navi «fuori». Come quelli del progetto «Venis Cruise» della «Duferco Italia holding» e dell' ex viceministro veneziano Cesare De Piccoli che immagina un nuovo terminal alla sponda del Cavallino davanti alle opere del Mose dove fare scendere i viaggiatori per smistarli verso la Marittima «con sei motonavi ecocompatibili di nuova generazione» in grado di trasportare una gran quantità di gente senza sollevare moto ondoso. Le opere sarebbero «completamente rimovibili, in moduli prefabbricati di calcestruzzo» (testuale) e rispetto ad alternative in qualche modo simili (a Malamocco invece il terminal utilizzerebbe la piattaforma del Mose) ha un vantaggio: è l' unico progetto (nonostante robuste inimicizie) ad aver avuto già l' ok della valutazione impatto ambientale. Per non dire dell' idea avveniristica proposta Fernando De Simone a nome dei norvegesi di Norconsult specialisti in tunnel (il più lungo a Seikan in Giappone, sotto il mare, misura 53,8 chilometri): per un miliardo e 200 milioni di euro suggerisce una galleria che colleghi un immenso porto offshore a 15 chilometri dalla costa («l' unico modo per far vivere ancora Venezia come porto») a Marghera, alle ferrovie, all' aeroporto.

Ancora «fuori» dalle acque serenissime sono le tre proposte (già ridotte a due col taglio dell' ipotesi di un porto a Malamocco) avanzate da Toninelli. Una alla bocca del Lido dalla parte di San Nicolò (che il ministro chiama San Nicola), l' altra a Chioggia. Dove però c' è un proble

ma: il contestatissimo deposito Gpl. Impossibile già prima abbinarlo alle navi da crociera, figuratevi dopo il disastro di domenica. Il sindaco, per quanto grillino, non ha avuto scampo: mai. Come finirà? Boh Certo non sarà facile spuntarla per chi si batte per il porto «fuori». Negli studi di fattibilità consegnati al ministero, il Porto scrive: «Il terminal presenta forti problematiche connesse all' esposizione meteomarina che pregiudicano frequentemente l' accessibilità alla sicurezza delle banchine che



impediscono lo svolgimento delle operazioni di imbarco/sbarco». Traduzione: in caso di burrasca le navi non potrebbero attraccare. Infatti, dicono gli esperti, sono in grado di mantenere l'ormeggio col vento fino a 20-25 nodi, ma se arriva a 40 come è successo in questi anni? Gran parte dei progetti finora discussi, comunque, sono centrati sulla scelta di consentire alle navi da crociera di restare «dentro» la laguna. Anzi, con l'ormeggio il più possibile vicino alla Marittima, a San Marco, ai tragitti di oggi. Certo, spiega Francesco Galletti, direttore della Clia (Cruising Lines International Association) che difende gli interessi degli armatori, «è pacifico che le navi più grandi non possono più passare per il canale della Giudecca. Ci va bene però la soluzione prospettata quando era ministro Graziano Delrio: le navi fino a 40.000 tonnellate dovrebbero seguire il percorso di oggi attraverso la Giudecca, le più grandi entrare lungo il Canale dei Petroli e fermarsi a Marghera. Le medie proseguire da lì fino a Venezia e alla Marittima lungo il canale Vittorio Emanuele III». Tutto facile, tutto veloce, tutto scontato, come ha sbeffato Matteo Salvini. Il ministro dell'Agricoltura e del turismo, Gian Marco Centinaio, concorda: «La soluzione c'è e si tratta del canale Vittorio Emanuele». «Non se ne parla», è tornato a mettersi di traverso il ministro delle Infrastrutture: «Non c'è nessun progetto su Marghera, solo due paginette». «Ma se il progetto doveva farlo lui!», ha ribattuto Luigi Brugnaro. Punto fermo: il «quasi ok» dell'ultimo Comitato del 7 novembre 2017. Certo è che quello che i più favorevoli chiamano «il ripristino» del canale Vittorio Emanuele come se si trattasse solo di riaprire un passaggio chiuso, si trovano alle prese con problemi seri. Perché magari non sarà vero che l'obiettivo è allargare il canale fino a oltre 200 metri causando uno sconquasso e portando grandi quantità di acqua dritta dal mare al cuore storico di Venezia. Ma certo quel canale costruito nel 1925 con una larghezza di 28 metri, oggi è sull'ottantina e stando alle prescrizioni delle autorità marittime dovrebbe essere ampliato quanto basta per far passare imbarcazioni larghe un terzo. Il conto è presto fatto: 29 metri di larghezza una nave da crociera come l'Opera, almeno 90 metri la larghezza del canale. Per ora. Perché le nuove navi sono larghe anche oltre i 42. Moltiplicate per tre. Quanto alla profondità, oggi è tra i 4 e i 7 metri: dovrebbe arrivare almeno a dieci e mezzo. Con tutti i rischi paventati dagli studiosi di ingegneria idraulica: senza opere obbligatorie di contenimento degli effetti, rifacendo gli errori fatti col Canale dei Petroli la laguna rischia di essere nuovamente «devastata». E se queste opere non venissero fatte dando la precedenza assoluta all'apertura subito subito del canale? «Questo è un problema che non può essere a carico nostro», risponde il rappresentante delle società di crociera. In sostanza: chi deve studiare studi, chi deve agire agisca (lo Stato, ovvio) ma «noi non accettiamo alcuna proposta di porti offshore». Quanto siano scivolose oggi certe assicurazioni, dopo l'«impossibile» successo a San Basilio, lo dice ad esempio una relazione tecnica della stessa Autorità Portuale del luglio 2014: «Le lavorazioni industriali e chimiche presenti a Porto di Marghera pongono limiti vincolanti, in alcuni casi addirittura inconciliabili, con il transito e la presenza di passeggeri». Di più: «Per consentire un passaggio costante e continuato delle navi da crociera in totale sicurezza, sarebbe necessario dismettere tutte le quindici attività "a rischio di incidente rilevante" presenti nell'area». Con «la perdita di 2.020 addetti e l'interruzione di qualsiasi piano di sviluppo». Il tutto dopo avere speso per il porto commerciale/industriale «226 milioni di euro in escavi e 184,5 milioni in opere ed infrastrutture». Certo, c'era allora un altro presidente del porto. Ma basta politicamente cambiare cavallo con un altro perché di colpo i rischi gravissimi diventino polemichette da ballatoio? E noi dovremmo fidarci?

CHE GRANDE NAVE LA MODERNITA'

Il turismo globale? E' la sfida del futuro, ma si può vincere. A patto di cambiare le idee prima ancora che le rotte. Venezia è la perfetta metafora di un' Italia che non sa decidere. Vie di fuga

"Disse allora il traghettatore: non sostiamo, potremmo sprofondare. Le isole non sono che sogno vano, non sono terraferma a cui approdare". (Herman Melville, "Le isole incantate") Anche le montagne, sogni altrettanto vani, non sono luoghi fatti per sostare: potrebbe sprofondare il Pianeta, prima o poi. Settimane fa per la cima dell' Everest c' era una coda come fosse black friday a un discount.

La Francia da quest' anno ha imposto il numero chiuso per salire dal suo versante sul Mont Blanc. Le Cinque Terre sono più basse ma sui sentieri ora ci sono controlli, si potrà accedere pochi alla volta e con divieto di infradito. Molti scenari da Instagram e patrimoni dell' umanità stanno ergendo difese contro l' assalto dei turisti. Perché mai navi alte come torri e pesanti come palazzi dovrebbero fare passerella lungo la Giudecca? Il turismo globale è uno dei business più prosperi e in crescita, quasi un miliardo di spostamenti internazionali l' anno e un miliardo e mezzo di dollari, indotto escluso, nei dati Wto 2015. Quello locale vale almeno cinque volte tanto.

E' un motivo per averne paura, per chiudere i porti? Impensabile. Non è soltanto un problema di Venezia ma di tutti i luoghi d' arte, dalle Piramidi al Mont Saint -Michel. Di città come Firenze, Roma, Amsterdam o Barcellona. Però Venezia è la regina delle città d' arte, o la capitale del "selfie del mondo", per usare il titolo di un libro intelligente di Marco D' Eramo.

Antonio Paolucci, ministro dei Beni culturali, sovrintendente degli Uffizi e poi direttore dei Musei Vaticani, da anni lancia l' allarme sul "turismo dei grandi numeri" e il numero chiuso: "Non si potrà fare altrimenti. Ci sono diversi luoghi e spazi, in Italia, che sono di fatto attrattori enormi, attirano fiumane di persone in arrivo da tutto il mondo. Al crescere di queste fiumane, a un certo punto bisognerà necessariamente porre dei limiti: e allora verranno attivati dei contapersone, e quando le persone saranno troppe, dei numeri chiusi". E' stato tra i primi a parlare del necessario "controllo climatologico" (i nostri fiati) della Sistina. Agli Scrovegni a Padova, cappella ben più piccola, si entra pochi minuti e dopo aver sostato in una specie di camera iperbarica.

Il turismo globale è un problema di sostenibilità ovunque. Nelle città d' arte non è che sia più acuto, è che si intreccia con interpretazioni sbagliate. Ad esempio che la soluzione sia separare il turismo colto, anzi ormai è invalsa la parola "etico". Il professor Corrado Del Bò, che insegna a Milano Filosofia del diritto (per dire l' incro cio dei saperi) ha scritto un libro dal titolo "Etica del turismo. Responsabilità, sostenibilità, equità" che è una summa di tutto ciò che c' è da sapere per essere buoni turisti, diversi dagli zozzoni mordi e fuggi, che a loro volta si dividono in ricchi e in low cost. Ma sempre fonte del male sono da considerare. Ma basta guardare i numeri.

A Venezia giungono ogni anno 18 milioni di turisti. Alla Biennale, che è un grande successo anche di visitatori, in pochi anni sono passati al 180 mila a 600 mila. Venezia - o Barcellona, o Parigi - possono veramente dire addio alla stragrande maggioranza dei loro ospiti? La risposta non può essere quella. Senza contare che, cu riosamente, i "no tutto" che di solito stanno col popolo, in questo caso sono a favore del turismo d' élite: a quando lo sdoganamento in chiave etica del Gran Tour riservato agli aristocratici? Quando Luca Zaia, governatore, o Luigi Brugnaro, sindaco, insistono che va trovata una via d' acqua diversa per le grandi navi ma che non bisogna perdere il business delle crociere, dicono l' evidenza. Il resto è ideologia.

Venezia non va chiusa, ma deve cambiare modello. Cioè va cambiato pensiero, prima ancora che metodo decisionale, che è carente come nel resto del paese, ma qui complicato dalla presenza del mare (un tempo il Magistrato delle Acque comandava quanto il doge, ma non è più quel tempo). Incominciare a pensare che la modernità, compresa la globalizzazione, non è il male ma occasione da affrontare. In questo, la Serenissima è un limpidissimo specchio del paese.

Si dovrebbe cominciare a ricordare, come suggerisce Ottavio Di Brizzi, direttore editoriale di Marsilio, da sem pre un



pensatoio in Laguna, che Venezia non è così fragile come si dice, anzi è resiliente e propulsiva e il suo destino è sempre stato di forza ed economia creatrice. Basti l' esempio dell' Arsenale: è stato per secoli una delle fabbriche più grandi del mondo, nel bel mezzo della Rivoluzione industriale. Ed è qui, in questo preciso luogo, che viene in aiuto il pensiero ampio, per nulla spaventato dalla contemporaneità, di Paolo Baratta, presidente della Biennale, che nel corso degli anni ha non solo recuperato ma trasformato in una nuova vocazione produttiva gli spazi della gran fabbrica delle navi. Al telefono col Foglio, Baratta riflette su orizzonti che partono dalla Laguna ma prendono subito il largo: "Per prima cosa, servirebbero risorse e studi di tipo statistico per definire in modo più preciso il fenomeno del turismo. Questo aiuterebbe ad allontanare le parole utopiche come 'violenza', 'catastrofe' che sono purtroppo nel linguaggio comune su Venezia. Io faccio parte di coloro che pensano che invece Venezia sia parte dell' utopia della modernità, è stata fulcro della modernità anche nell' Ottocento e oltre. La seconda cosa, e fa parte del lavoro che abbiamo realizzato - non solo noi ma anche altre istituzioni della cultura - è pensare che Venezia, con tutte le sue unicità, non può essere un 'problema' locale. Un oggetto da chiudere e da difendere, perché da sola non potrebbe mai salvarsi. La sua vocazione è internazionale, è creare una rete di rapporti e conoscenze internazionali, come è stato per la Biennale. Siamo il luogo ideale di scambio e di relazione. E di ideazione del futuro attraverso l' arte, l' architettura. Se c' è un' indicazione che Venezia può dare, è in questa apertura. Poi ovviamente ci sono ambiti e competenze. Su come regolare e trasformare in un modello aperto il resto della città, il commercio, il grande turismo che non viene per la Biennale ma per 'vedere le pietre' della città servono la politica, le decisioni strutturali. Un sistema decisionale che spesso manca". C' è però chi sostiene che il problema unico di Venezia sia la tutela, la difesa, il non toccare nulla. Si rischia di trasformarla davvero in un museo? "Abbiamo una grande dottrina dei beni culturali e della conservazione - risponde Baratta - Ma non può essere soltanto questo, deve essere anche una dottrina della trasformazione e del riuso degli spazi e della città, e questo vale per Roma, per Firenze, per Parigi. L' Arsenale è stato conservato: ma anche trasformato e riutilizzato. Un esempio nel mondo. E la stessa laguna è un organismo in movimento, che si trasforma in continuazione ed è stato modificato. Questo è il pensiero che dobbiamo avere. Ovvio che bisogna evitare che i centri storici si trasformino in luoghi di solo turismo. Ma io sono il testimone che un riuso aperto alla modernità è possibile. Venezia è una città che produce, non ha mai smesso. Facciamo arte, cultura, progettazione. non ci limitiamo a esporre in una vetrina. Le nostre istituzioni devono essere all' altezza di questa responsabilità".

Ed è a questo punto, abbandonato il complesso industriale dell' Arsenale che produceva grandi navi e oggi produce cultura innovativa e relazioni e internazionalizzazione, che Venezia smette di essere il problema dei turisti e diventa la più evidente metafora dell' Italia del suo difficile rapporto con la modernità e la capacità di indirizzo della politica. Bisogna togliersi dagli occhi le grandi navi. Faccenda presto risolta (si scherza, ma nemmeno tanto) a patto di non trasformarla in un incubo. Perché è colpa di cattiva gestione tecnico-politica e di ritardo (italiano) nelle decisioni.

Idee e tecnologie esistono. Esistono più di dieci proposte per limitare o impedire l' ingresso nel centro storico delle grandi navi. La più razionale sarebbe quella di costruire un nuovo terminal a Marghera, che è sempre in laguna, ma con accesso da una rotta differente. Ci vogliono anni e costa molto. Piaceva anche all' Unesco, ma per ora è acqua passata. Poi c' è la soluzione più di compromesso approvata dal Comitato e sostenuta dal sindaco Brugnarò e dal governatore Zaia: utilizzare il canale Vittorio Emanuele adeguatamente sistemato per far raggiungere la Stazione Marittima attuale. Ma non piace ai comitati variamente No Nav, i quali adesso stanno (provvisoriamente) al governo. E infatti il ministro Danilo Toninelli da un anno tiene fermo il piano che darebbe il via ai lavori. Quei furboni dei Cinque stelle hanno suggerito al ministro l' idea di costruire un **porto** ex novo a Chioggia, dove (provvisoriamente) hanno il sindaco. E' la proposta più costosa, irrazionale e pericolosa per l' ambiente tra tutte quelle fatte. Bocciata da tutti. Ma è anche vero che il problema grandi navi a Venezia è sempre stato politico, il colore dei governi c' entra relativamente poco.

Molto italiano.

Così Venezia diventa la metafora di un cattivo rapporto con la modernità, la trasformazione, le decisioni. Storia di decenni. Alcuni anni fa Cesare De Michelis, genius loci della laguna e fondatore di Marsilio, scrisse un' introduzione volutamente provocatoria a un libro dal titolo "Venezia - Un' invisibile battaglia navale" in cui dava per assodato "che Venezia nel tempo della modernità si sia rivelata come un 'problema'" e che dai primi anni Sessanta i veneziani "senza pause e senza apprezzabili risultati" si sono divisi "tra innovatori e conservatori, mentre il centro storico perdeva progressivamente residenti e attività e ogni progetto per invertire la tendenza si mostrava inefficace". Le grandi navi sono, in ordine cronologico, solo l' ultimo e più spettacolare dei problemi. Il pensiero di De Michelis, anche liberato dalle polemiche, è esattamente il contrario di quello dominante in Italia, riassunto da Salvatore Settis nel suo celebre pamphlet su Venezia, una sorta di libretto di Mao di tutti gli anti tutto: "Le città storiche sono insidiate dalla resa a una falsa modernità, dallo spopolamento, dall' oblio di sé". Ma nel caso di Venezia, non c' è nulla di più evidente che "l' oblio di sé" è proprio dimenticare la sua anima produttiva e trasformativa.

Perfino dal punto di vista ambientale, è chiaro a tutti che il problema della laguna non è conservativo, ma di intervenire spesso, tanto, e bene. Serve scienza, non etica del paesaggio. E come già suggerisce qualche ambientalista avveduto, un giorno per salvare la laguna potrebbero addirittura servire le dighe: non il Mose, proprio le dighe.

Sull' altra sponda del Canal Grande, il professor Stefano Micelli, che insegna Economia a Ca' Foscari e si occupa di aspetti legati allo sviluppo e all' innovazione del territorio, ci aiuta ad uscire dal vicolo cieco del turismo e a mettere al centro il tema - anche questo non solo veneziano - della contemporaneità. Venezia, dice, "è tutt' altro che immobile e

da tutelare come un museo". E' da molto tempo - grazie a università, centri di ricerca, istituzioni pubbliche e fondazioni private - "uno degli epicentri mondiali della riflessione sulla con temporaneità. Oggi chiunque produca, dai mobili alla moda, al food, sa che non basta più 'produrre', ha bisogno di modelli di sperimentazione, di elaborazioni culturali, di studi. Di domandarsi: come sarà il futuro? Venezia, anche se spesso non viene notato, è diventata in molti campi un laboratorio di tutto questo". Micelli cita, come esempio, il Progetto Homo Faber realizzato lo scorso anno alla Fondazione Cini dalla Michelangelo Foundation e dedicato alla innovazione in tutti i saperi dell' arte, che ha attratto un' attenzione mondiale. "Venezia oggi deve essere anche questo, ma per farlo dovrebbe imparare a legarsi al suo territorio produttivo, al Nordest, un passo che non è ancora riuscito, e qui serve uno scatto di consapevolezza da parte dei decisori politici, bisogna uscire dall' ambito locale". Solo così, ragiona il professore, si può salvare Venezia, portandola nella contemporaneità e non chiudendola: "Creare un altro tipo di sviluppo economico è l' unico modo per contrapporsi alla 'monocoltura' del turismo di massa. Attenzione, non bisogna essere contro il turismo: ma è chiaro che con i numeri del turismo globale è necessario governare i flussi e renderli sostenibili. Ma un modo, è esattamente non dipendere soltanto da quello".

Perché altrimenti, inizia a sussurrare qualche veneziano con uso di mondo, la rotta alternativa per le grandi navi rischia di arrivare da sola: ma si chiamerà Via della Seta. Immagina, suggeriscono, se la Cina entrasse davvero in possesso del porto di Trieste: un giorno le grandi navi potrebbero attraccare là, senza più disturbare la laguna e aspettare i ministri, e un treno ad alta velocità porterebbe poi i turisti in un baleno a Santa Lucia: il tempo di offrire un' om bra de vin. E' solo un' ipotesi paradossale, ma se si ha paura della modernità e delle decisioni, e si ha come unico scopo bloccare a mani nude le grandi navi, il rischio è che la contemporaneità poi arrivi da sola, da una rotta impreveduta. E al ministro Toninelli potrebbe anche scappare detto: ma tanto, chi ci vuole andare a Venezia?

No grandi navi, il prefetto nega San Marco al corteo Gli indagati salgono a 7

NICOLA MUNARO

LA MANIFESTAZIONE VENEZIA Niente Piazza San Marco per i comitati che oggi manifesteranno a Venezia (l' inizio alle 16) contro il passaggio delle grandi navi nel canale della Giudecca, dopo l' incidente che domenica scorsa ha portato la Msc Opera a travolgere un battello fluviale ormeggiato a San Basilio. Il Comitato per la sicurezza pubblica, nel dare il via libera alla manifestazione, ha però vietato l' ingresso in Piazza San Marco, come chiesto in una lettera al prefetto Vittorio Zappalorto.

Che ieri ha risposto - sempre via lettera - ai firmatari dell' appello per spiegare le sue posizioni. «Si tratta di una richiesta, la vostra, che, a mio avviso è sostenuta da ragioni ormai a tutti evidenti.

Colgo nel vostro appello una tensione verso la tutela dei beni ambientali e della città che condivido anch' io e per i quali mi batterò sempre - ha scritto il prefetto - Il Cosp garantirà come ha sempre fatto il vostro diritto a manifestare e lo farà nel modo più ampio». Senza però concedere San Marco, nel rispetto di «intese che furono trovate tra tutte le forze politiche» dopo l' assalto dei Serenissimi al campanile di San Marco, nel 1997. «Derogare alle intese - è il testo della lettera - significherebbe tornare ad esporre il luogo più bello e fragile della città alle dispute dei partiti, di tutti i partiti e movimenti politici».

GLI ORGANIZZATORI Una manifestazione che, annunciano i comitati, «sarà grandiosa lo stesso» pur esprimendo anche la delusione per la scelta del Cosp. «Domani (oggi, ndr) il Bacino di San Marco verrà attraversato da navi che passano in deroga - ha commentato il leader dei no navi, Tommaso Cacciari - la Piazza verrà presa d' assalto da migliaia di turisti, ma i veneziani non potranno entrare? Vergogna». Questo mentre le compagnie, saputo della manifestazione, hanno deciso di dirottare su Trieste le due navi (la Costa Luminosa e la Msc Musica) che avrebbero dovuto entrare oggi alla Marittima. Intanto ieri, nel giorno in cui la procura di Venezia ha conferito gli incarichi per le consulenze legate all' incidente, sale a sette il numero degli indagati con l' ipotesi di pericolo di naufragio e violazione dell' articolo 1123 del Codice della navigazione: Si tratta del comandante di macchina, il montenegrino Aleksandar Mustur, 49 anni, indagato assieme al comandante della nave e al responsabile della manutenzione della Msc, nonché ai due piloti del porto che guidavano il comandante nella manovre di accesso alla Marittima, e i conducenti dei due rimorchiatori che scortavano la nave.

Gianluca Amadori © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Paratoie mobili In autunno le prove

Il Provveditore Roberto Linetti: «Si potrebbe iniziare a testare la bocca di porto del Lido» Al convegno I-storm l'appello per i tecnici del Cvn e Thetis: «Competenze fondamentali»

MICHELE FULLIN

IL MOSE VENEZIA Il prossimo autunno potrebbe essere il momento buono per testare il Mose almeno sulla bocca di **porto** di Lido. Con le paratoie di Punta Sabbioni operative da quasi cinque anni e quelle di San Nicolò calate e con gli impianti di sollevamento provvisori, per ottobrenovembre potrebbe esserci l'occasione di provare cosa succede in una situazione di acqua alta concreta. Lo spiega il Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, Roberto Linetti, ieri all'Arsenale in occasione del meeting annuale di I-storm, gruppo di lavoro che riunisce aziende, enti di Stato, Università specializzati in barriere mobili per proteggere le terre emerse dal mare. Un gruppo di lavoro qualificato con rappresentanti di Italia, Stati Uniti, Regno Unito e Paesi Bassi che serve per uno scambio di idee, tecnologie e punti di vista.

L'Italia è rappresentata dal provveditorato e dal Consorzio Venezia Nuova, che hanno portato gli ospiti ad assistere al sollevamento delle ultime paratoie installate, quelle di San Nicolò.

PROVE PRATICHE Per Linetti si potrebbe cominciare prima dell'inverno.

«Secondo me in autunno per qualche evento di marea pratico - dice - si potrebbe provare a testare il Mose, magari non su tutte le bocche di **porto**, magari su una sola. Tanto l'incidenza sulla marea già c'è con una. Io pensavo che già si potesse fare lo scorso inverno, poi ci sono stati ritardi. Ma credo che tra ottobre e novembre si possa provare. Alla città si comincia a fare del bene e poi si inizia a testare l'opera da un punto di vista pratico».

In effetti, durante i test del 2014 con la bocca di Treporti, con le 21 paratoie sollevate lo strumento che misurava la corrente totale in entrata molto più indietro dell'isola artificiale del Mose segnava una sensibile diminuzione. Era stato detto dai tecnici dell'epoca: «Chiudendo solo il Lido - avevano detto a fine 2014 - siamo in grado di intercettare i primi 10-15 centimetri di acqua alta e quindi non sarebbe in linea teorica neppure necessario chiudere le altre aperture della laguna».

CRONOPROGRAMMA Per Linetti il cronoprogramma dei lavori non dovrebbe subire variazioni importanti. «Davanti ai nostri ospiti una barriera l'abbiamo sollevata. Le barriere, singolarmente con impianti provvisori - continua il Provveditore - possono funzionare. Ora c'è da allacciare tutto con impianti provvisori, poi allacciare gli impianti definitivi e coordinare le paratoie. E poi bisogna cominciare molto rapidamente la manutenzione sulla parte di opera già in acqua da anni».

SALVAGUARDIA DEL PERSONALE Nel corso del dibattito finale, Linetti ha chiesto ai tecnici internazionali ospiti del convegno se sia più opportuno che le imprese costruttrici continuino per qualche anno con la manutenzione o operare una cesura netta per rivolgersi ad altri soggetti. L'altra questione riguardava l'opportunità di tenere la conoscenza all'interno dell'ente realizzatore. In entrambi i casi, le sensazioni di Linetti hanno trovato una risposta unanime.

«La salvaguardia dell'opera - ha poi commentato - è collegata alla salvaguardia delle persone e la loro professionalità altissima spesso non viene percepita all'esterno perché il Mose ha avuto una storia lunga e travagliata».

Per il Provveditore alle opere pubbliche è insomma fondamentale che i posti di lavoro ad alta qualificazione del Consorzio Venezia Nuova e di Thetis, oggi a rischio, vengano tutti mantenuti, in quanto avere le chiavi dell'opera inteso come la conoscenza di ogni aspetto di essa è fondamentale per non essere messo in trappola di aziende private, che potrebbero andarsene, sparire, non rispondere più ai requisiti. Affermazioni che sono state ovviamente accolte con sollievo dalle rappresentanze sindacali delle due realtà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Rimorchiatori, nessuna nuova ordinanza Si valutano altre misure per la sicurezza

NAVI MESTRE Non c'è nessuna nuova ordinanza, ma la Capitaneria di Porto ha chiesto alle compagnie di crociera di aumentare i livelli di sicurezza fino a che non verranno chiarite la dinamica e le cause dell'incidente di domenica scorsa quando la nave Msc Opera andò a incunearsi tra la banchina di San Basilio e il battello fluviale River Countess provocando ingenti danni e anche alcuni feriti. Da ieri, dunque, le navi entrano a Venezia e vi escono trainate da tre rimorchiatori, nonostante le norme come il regolamento dei rimorchi ne impongano due; inoltre hanno diminuito la velocità da 6 a 5 nodi (ossia 10 chilometri all'ora) e hanno aumentato la distanza tra di loro nel caso più di una nave sia presente nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca.

Il nuovo assetto è considerato provvisorio dalle compagnie e dagli operatori che, ad ogni modo, vi si sono adeguati senza problemi per dare un ulteriore segnale di sicurezza della navigazione. Il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli ha dichiarato che l'iniziativa rappresenta «solo un primissimo passo per incrementare i livelli di sicurezza in laguna, mentre il mio Ministero, insieme a quelli dell'Ambiente e dei Beni culturali, sta lavorando sull'analisi degli studi di fattibilità tecnico-economica che abbiamo commissionato nei mesi scorsi».

IL SUMMIT Martedì prossimo, intanto, la Capitaneria di porto ha convocato il Gruppo di lavoro costituito nel marzo 2017 tra **Autorità portuale**, Capitaneria, Provveditorato alle opere pubbliche, Piloti che aveva portato all'adozione dell'ordinanza numero 17, quella sulle EN (Equipment number) che prende in considerazione vari parametri relativi alle unità in navigazione per stabilire i criteri di sicurezza. Sarà l'occasione per valutare, ad un anno di distanza, quali effetti ha avuto quell'iniziativa e l'eventuale introduzione di ulteriori misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime transitorio perseguendo il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare. In quell'occasione, dunque, i soggetti coinvolti potrebbero anche rendere definitivi i 3 rimorchiatori per nave, al posto dei due utilizzati fino all'altro ieri, con una nuova ordinanza o, addirittura, come aveva suggerito giorni fa il comandante Gregorio de Falco, ora senatore del Gruppo Misto, di utilizzarne almeno quattro per unità, due davanti e due dietro. In quell'occasione, nel corso di una trasmissione radio, aveva aggiunto pure che «a Venezia c'è una sproporzione tra le dimensioni delle navi e gli spazi a disposizione».

Intanto un artista anonimo ha annunciato che nella giornata di oggi metterà in vendita pezzi della Venezia distrutta dall'incidente di domenica.

(e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Paratoie mobili In autunno le prove

Il Provveditorato Roberto Linetti: «Si potrebbe iniziare a testare la bocca di porto del Lido»

Al convegno I-storm l'appello per i tecnici del Cnr e Thetis: «Competenze fondamentali»

Rimorchiatori, nessuna nuova ordinanza Si valutano altre misure per la sicurezza

Sarà smantellata la piattaforma in cemento a Santa Maria del Mare

Mestre: gli ospedali con i tecnici di bordo

FUMI SOTTO ACCUSA Dopo un servizio di una rivista di settore

«L' inquinamento delle navi da crociera? Una fake news»

Esplode la polemica dei fumi. Nel mirino, ancora una volta, le navi da crociera. Ma questa volta a ribellarsi a una campagna eccessivamente allarmistica, sono gli stessi porti che ospitano le crociere e che non possono tollerare attacchi indiscriminati. Alcuni giorni fa è infatti stato pubblicato un servizio, su una rivista specializzata, che ha poi fatto il giro della stampa, fino a creare preoccupazioni anche a livello locale, laddove la presenza delle navi da crociera è forte, come nel caso degli scali liguri. E in particolare alla Spezia. Da dove però arriva anche la ferma posizione dell' **Autorità di Sistema Portuale**.

Che per prima cosa chiarisce come l' articolo relativo all' inquinamento provocato dalle navi da crociera nei porti europei ed italiani, si basi su uno studio che non è dato conoscere e che comunque sembra non essere basato su dati rilevati, tanto è vero che gli stessi articoli parlano di "stime" e non di dati scientifici misurati. «Questo è assolutamente scorretto, anche perché una comunicazione di questo tipo rischia di procurare allarmi, del tutto infondati, nella popolazione sottolinea la nota del Porto . I contenuti dello studio e, quindi, degli articoli, sono ritenuti infondati e Clia, l' associazione degli armatori di navi da crociera, li definisce "fake news"».

Soprattutto, dalla Spezia arrivano affermazioni più puntuali e meno generiche, relative non genericamente ai porti europei, ma a quanto rilevato esattamente sul territorio. E si vede come le "stime" citate siano comunque ben diverse da ciò che viene puntualmente rilevato dalle sofisticate centraline di Arpal nelle zone limitrofe alla zona dedicata alle crociere nel porto spezzino.

«Da un confronto con i responsabili di altri porti italiani che gestiscono crociere, è emerso peraltro che le parti di altri porti italiani che gestiscono crociere, come in tutti i casi citati nell' articolo si rilevi l' abnormità di quanto riferito, rispetto ai rilievi effettuati dalle varie Agenzie regionali - ha aggiunto la presidente dell' **Autorità**, Carla Roncallo - . Premesso questo, il tema della qualità dell' aria è assolutamente all' ordine del giorno nella nostra comunità e non lo vogliamo affatto sottovalutare. Proprio per questo, la situazione è costantemente monitorata attraverso un tavolo tecnico congiunto del quale fanno parte l' **Autorità di Sistema Portuale**, la Capitaneria di Porto, Arpal, Asl e Comune della Spezia».

Ad oggi i dati rilevati, disponibili anche sul sito Ar pal, non hanno mai destato alcuna preoccupazione sul tema delle emissioni di zolfo, che invece appaiono fuori controllo secondo l' articolo di cui si parla. Le navi che scalano il porto dell' estremo levante ligure, inoltre, sono sempre più nuove, per la maggior parte dotate di scrubber, apparecchiature per il lavaggio dei fumi, che consentono quindi un drastico abbattimento delle emissioni gassose. Alcune delle navi, come l' Aida Nova e la Costa Smeralda, che già interessano nell' anno in corso il porto di Spezia, sono alimentate a Gnl (Gas Naturale Liquido), uno dei combustibili più puliti oggi esistente e la politica delle grandi compagnie armatoriali, è assolutamente improntata al rispetto dell' ambiente.

«I numerosi controlli effettuati dalla Capitaneria peraltro, hanno sempre dato esito favorevole e nonostante tutto questo, sembra davvero si stia oggi creando un clima negativo su questo tema, che potrebbe essere provocato ad arte da qualcuno, che ha interesse a screditare l' intero settore», rileva la nota del Porto. Dopo le polemiche seguite all' incidente di Venezia, sembra quasi incredibile che il settore delle crociere, tanto fondamentale per l' economia marittima della Liguria, subisca nuovi attacchi di questo tipo. In prima persona la presidente Roncallo si fa poi garante della salute dei cittadini: «Voglio rassicurare tutti circa il fatto che il monitoraggio comunque continuerà e che nonostante non ci siano oggi motivi di allarme, sarà nostra cura fare quanto possibile per conseguire migliori, come del resto è sempre possibile fare».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Lido e Chioggia le uniche due soluzioni»

Il ministro Toninelli annuncia una decisione «a breve». Prossima settimana riunioni tecniche e il sopralluogo in laguna

VENEZIA. Chioggia e Lido-San Nicolò lato mare. Sono i due progetti rimasti, ora al vaglio del ministero delle Infrastrutture. Nei prossimi giorni sarà annunciata la «soluzione alternativa» per le grandi navi davanti a San Marco. Lo ha ribadito ieri il ministro Danilo Toninelli ospite a Radio Anch'io. «Le uniche», dice, «per cui esistono già documenti corposi, con studi di fattibilità tecnico-economica». «Li stiamo analizzando, assieme ai ministeri di ambiente e beni culturali per trovare una soluzione definitiva». «Le grandi navi non spariranno dal canale della Giudecca; ma si inquadra la situazione, si apre un cantiere, un' interlocuzione con le compagnie crocieristiche. Ci vorrà un po' di tempo, ma una politica onesta deve dire ai veneziani che serve un tempo definito, arrivato il quale quel porto diventa l'alternativa». Ancora una volta Toninelli ha escluso che tra le possibilità ci sia Marghera, appoggiata dal sindaco e dalla Regione, ma anche dal pd, dagli Industriali. Sul Vittorio Emanuele come soluzione «transitoria» per non interrompere l'arrivo delle crociere a Venezia il ministro ha convocato una riunione tecnica per lunedì pomeriggio a Roma, alla presenza del provveditore Roberto Linetti e del presidente dell'**Autorità portuale** Pino Musolino. La mattina seguente Toninelli potrebbe arrivare in laguna per compiere «un sopralluogo» e verificare di persona le aree interessate.

Un visotaa tecnica, che ha già fatto indignare le istituzioni locali, Comune e Regione in testa. «Via da San marco ma non da venezia», precisa il ministro leghista del Turismo Gian Marco Centinaio.

Ma il ministro va avanti.

Ha convocato anche le compagnie degli armatori e l'associazione Clia, per decidere di una riduzione negli arrivi - oggi concentrati nel week end - e delle dimensioni delle grandi navi.

Intanto per martedì è stata convocata anche la commissione tecnica con piloti e capitaneria.

Si tratta di dare un segnale, che risponda alle attese del mondo intero. Dopo quelle immagini viste in tv della grande nave che per un guasto tecnico va in avaria e travolge il battello fluviale e la banchina. Nel giorno della Sensa, e forse per una benedizione dall'alto, non ci sono state vittime. Ma davvero poteva trasformarsi in una tragedia immane. Una nave da 65 mila tonnellate con la marca avanti bloccata non può essere fermata, come si è visto domenica, né dall'ancora né dai rimorchiatori. A San Basilio vi sono case e l'Università frequentata da migliaia di studenti. Le navi dunque dovranno al più presto essere trasferite altrove. La prossima settimana forse si saprà dove.

--A.V.

PRIMO PIANO
Lo schianto a San Basilio

«Lido e Chioggia le uniche due soluzioni»

Il ministro Toninelli annuncia una decisione «a breve». Prossima settimana riunioni tecniche e il sopralluogo in laguna

VENETIA Chioggia e Lido-San Nicolò lato mare. Sono i due progetti rimasti, ora al vaglio del ministero delle Infrastrutture. Nei prossimi giorni sarà annunciata la «soluzione alternativa» per le grandi navi davanti a San Marco. Lo ha ribadito ieri il ministro Danilo Toninelli ospite a Radio Anch'io. «Le uniche», dice, «per cui esistono già documenti corposi, con studi di fattibilità tecnico-economica». «Li stiamo analizzando, assieme ai ministeri di ambiente e beni culturali per trovare una soluzione definitiva». «Le grandi navi non spariranno dal canale della Giudecca; ma si inquadra la situazione, si apre un cantiere, un' interlocuzione con le compagnie crocieristiche. Ci vorrà un po' di tempo, ma una politica onesta deve dire ai veneziani che serve un tempo definito, arrivato il quale quel porto diventa l'alternativa». Ancora una volta Toninelli ha escluso che tra le possibilità ci sia Marghera, appoggiata dal sindaco e dalla Regione, ma anche dal pd, dagli Industriali. Sul Vittorio Emanuele come soluzione «transitoria» per non interrompere l'arrivo delle crociere a Venezia il ministro ha convocato una riunione tecnica per lunedì pomeriggio a Roma, alla presenza del provveditore Roberto Linetti e del presidente dell'**Autorità portuale** Pino Musolino. La mattina seguente Toninelli potrebbe arrivare in laguna per compiere «un sopralluogo» e verificare di persona le aree interessate.

LA SINDACATO Il sindaco di Lido, i mercanti e gli altri sono al largo di Chioggia

Paolo Costa: «Il canale Vittorio Emanuele non è più adeguato alla navigazione»

INVIATA Chioggia. «Il canale Vittorio Emanuele non è più adeguato alla navigazione». Il ministro Toninelli annuncia una decisione «a breve». Prossima settimana riunioni tecniche e il sopralluogo in laguna

LA SINDACATO Il sindaco di Lido, i mercanti e gli altri sono al largo di Chioggia

Un attracco in laguna costa 180 mila euro
Gli affari della Vtp e della Veneto Sviluppo

De Piccoli: «Il Lido progetto dimenticato»



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La Msc Opera porti a ragionamenti seri dopo i danni causati da persone incapaci

Se c'è una cosa che è stata "dimostrata empiricamente" nello scorso weekend, è il fatto che qualsiasi attività in mano a delle persone incapaci e superficiali può causare danni ingenti a tante altre persone innocenti che si trovano nel momento sbagliato nel posto sbagliato.

Un cane da combattimento privo di museruola con una padrona "sbadata" ferisce gravemente una madre con la figlia a Cavarzere.

Una Land Rover fuori controllo e, come si evince dalle foto pubblicate guidato da un ubriaccone, distrugge completamente una terrazza di un bar a Cittadella dove in quel preciso momento, per fortuna, non c'era seduto nessuno. E a Venezia, una nave da crociera impazzita sperona un battello ferendo, sempre per fortuna, solo lievemente altri crocieristi. Sono soltanto tre episodi drammatici tratti dai giornali di questo weekend. Tre episodi drammatici che si potevano trasformare facilmente in vere stragi di vite.

Stranamente, solo nel terzo caso, c'è stata una mobilitazione popolare per rimarcare la pericolosità delle navi da crociera. Non ho visto gente per strada chiedere al governo di mettere al bando i cani da combattimento, oppure sindaci che dichiarano di licenziare tutti i vigili che non multano proprietari di cani di grossa taglia che non portano una museruola.

Non ho nemmeno visto chiedere a gran voce di chiudere i centri storici come quello di Cittadella alle auto, oppure sindaci che dichiarano una politica di tolleranza zero contro chi guida dopo aver bevuto anche una sola goccia di alcol.

Ma l'episodio della nave da crociera che sperona un battello a Venezia fa il giro del mondo e mobilita per l'ennesima volta tutti i comitati "no grandi navi" provocando una raffica di dichiarazioni di ministri, presidenti di regione e sindaci (il presidente del porto, poveretto, è troppo preso dal suo ponticello), pestandosi le loro code di paglia a vicenda.

Trovo davvero bizzarro che questo piccolo e rarissimo incidente provochi così tanto clamore, mentre i fatti di Cavarzere e di Cittadella passino virtualmente inosservati. Ma se questo incidente può aiutare a ridimensionare significativamente il turismo crocieristico "mordi e fuggi", allora ben venga tutto ciò! Ritengo, infatti, da sempre che il turismo crocieristico non apporti grandi guadagni alla comunità veneziana e che piuttosto, essendo limitato ai soli mesi estivi e i crocieristi concentrati unicamente nell'area marciiana, contribuisca in modo più che proporzionalmente alla creazione di costi, di diversa natura, per la nostra collettività.

Non è la prima volta che a Venezia un cambio di rotta avviene "grazie" a un episodio più o meno drammatico. L'alluvione del 1966 ha dimostrato che Venezia e la sua laguna costituiscono un ecosistema così delicato da richiede una politica di tutela specifica, arrivando a una Legge speciale. Il concerto dei Pink Floyd nel 1989 ha dimostrato che Venezia possiede una capacità di carico ben precisa, oltre la quale i sub sistemi urbani non possono reggere. Dopo l'incendio della Fenice del 1996 ci siamo resi conto che Venezia è vulnerabile al fuoco adottando misure per rendere qualunque incendio nel centro storico più facile da gestire.

Speriamo ora che l'Msc Opera possa avere questa stessa funzione portandoci finalmente ad un ragionamento serio sulla indesiderabilità del turismo crocieristico per Venezia. Se dovessimo aspettare chi amministra Venezia o l'Unesco, temo sarebbe sicuramente troppo tardi per tutti.

--* Docente Economia del Turismo, Ca' Foscari.



Cfli Venezia: opportunità di lavoro e formazione

Giulia Sarti

VENEZIA L'ente di formazione dell'Autorità di Sistema portuale veneziana, Consorzio formazione logistica intermodale (Cfli), cerca 8 disoccupati da inserire in un percorso di formazione e orientamento nel settore della logistica portuale della durata di 200 ore, cui seguirà un tirocinio in azienda di 4 mesi. Per l'intera durata del percorso formativo è prevista un'indennità che può arrivare a 6 euro l'ora. Il bando scade il 10 Giugno. Anche l'Its Marco Polo, unico Istituto tecnico superiore italiano specializzato in logistica portuale, chiude le iscrizioni per il biennio 2019-2021 a fine Giugno e rimangono alcune posizioni aperte. Mentre Cfli si rivolge a disoccupati e inoccupati e mira a fornire concrete opportunità di reinserimento nel mondo del lavoro, l'Its Marco Polo offre percorsi formativi rivolti a giovani in possesso del diploma di scuola media superiore che intendono investire due anni di formazione specializzante nel settore del trasporto marittimo-portuale ed aeroportuale. Sia l'Its Marco Polo sia Cfli possono contare su percentuali di placement di assoluto rilievo tra il 70% ed il 90%. Il porto di Venezia si conferma, infatti, il principale polo occupazionale della regione con circa 15.000 tra addetti diretti e indiretti e oltre 1.200 aziende insediate.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Cfli Venezia: opportunità di lavoro e formazione'. The article is dated June 7, 2019, and is by Giulia Sarti. It features a large image of a port terminal with many yellow and blue containers. The article text is partially visible, matching the text on the left. On the right side of the screenshot, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrazione' button. Below the form are sections for 'ULTIME POPOLARI VIDEO' and 'ARTICOLI POPOLARI' with small thumbnail images and titles.

The Medi Telegraph

Venezia

Venezia-Duisburg, successo a Monaco

Monaco - Intermodalità e logistica sostenibile delle merci le parole chiave con cui il porto di Venezia si è presentato al Transport Logistic, l'evento fieristico internazionale più atteso dai principali player dello shipping e della logistica, che si è concluso oggi a Monaco di Baviera. Forte dei record del traffico ferroviario del 2018 e del nuovo servizio Venezia-Duisburg inaugurato pochi mesi fa, lo scalo veneto ha presentato lo stato dell'arte del trasporto merci sostenibile nell'ambito del seminario "How to improve multimodal environmentally friendly freight solutions in Central Europe" che si è tenuto il 6 giugno nell'ambito del progetto Talknet, finanziato dal Programma europeo Central Europe e di cui l'**Autorità di Sistema Portuale** è lead partner. Tra i relatori, il gruppo Grimaldi ha mostrato i progressi nella logistica sostenibile di Venezia, grazie allo sviluppo dei collegamenti pienamente intermodali traghetto-treno tra Grecia e Germania. Ben 15 gli operatori dello scalo presenti a Monaco presso lo stand B3. 329 incentrato sul brand "Bridging the World. Since Forever" lanciato per la prima volta durante la scorsa edizione della fiera e dedicato all'abilità millenaria di Venezia città-portuale di creare relazioni internazionali da sempre. "Transport & Logistic" nella scorsa edizione ha registrato oltre 2.000 espositori e oltre 60 mila visitatori provenienti da 123 Paesi.

The screenshot shows the homepage of The Medi Telegraph website. The main article is titled "Venezia-Duisburg, successo a Monaco" and is dated 06/06/2019. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The website layout includes a navigation bar with categories like SHIPING, TRANSPORT, MARKETS, INTERVIEWS, NEW ROUTES, and GREENTECH. There are also sections for "MAGAZINE", "PUBBLICAZIONI", "PILOTINA BLOG", and "SHIPPING MOVEMENTS". The article text on the website reads: "Monaco - Intermodalità e logistica sostenibile delle merci le parole chiave con cui il porto di Venezia si è presentato al Transport Logistic, l'evento fieristico internazionale più atteso dai principali player dello shipping e della logistica, che si è concluso oggi a Monaco di Baviera. Forte dei record del traffico ferroviario del 2018 e del nuovo servizio Venezia-Duisburg inaugurato pochi mesi fa, lo scalo veneto ha presentato lo stato dell'arte del trasporto merci sostenibile nell'ambito del seminario 'How to improve multimodal environmentally friendly freight solutions in Central Europe' che si è tenuto il 6 giugno nell'ambito del progetto Talknet, finanziato dal Programma europeo Central Europe e di cui l'Autorità di Sistema Portuale è lead partner. Tra i relatori, il gruppo Grimaldi ha mostrato i progressi nella logistica sostenibile di Venezia, grazie allo sviluppo dei collegamenti pienamente intermodali traghetto-treno tra Grecia e Germania. Ben 15 gli operatori dello scalo presenti a Monaco presso lo stand B3. 329 incentrato sul brand 'Bridging the World. Since Forever' lanciato per la prima volta durante la scorsa edizione della fiera e dedicato all'abilità millenaria di Venezia città-portuale di creare relazioni internazionali da sempre. 'Transport & Logistic' nella scorsa edizione ha registrato oltre 2.000 espositori e oltre 60 mila visitatori provenienti da 123 Paesi."

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

INTERVENTO DI NOI PER SAVONA

"Grandi navi da crociera meglio negli Alti Fondali"

DENISE GIUSTO - La presenza di una grande nave a gpl in centro città, la riduzione degli spazi utilizzati oggi dai cantieri Mondomarine, la difficoltà di manovra delle grandi navi in spazi stretti come quelli del **porto storico** di Savona, ricordando il recente caso di Venezia.

Sono solo alcune delle considerazioni del consigliere comunale Mauro Dell' Amico di Noi per Savona in merito ai lavori per il dragaggio dei fondali della Darsena di Savona, che nei giorni scorso hanno sollevato preoccupazioni, a causa delle forti vibrazioni, nei cittadini, rassicurati dall' Autorità di Sistema Portuale. «Al momento è molto difficile valutare gli effettivi danni alle costruzioni, in mancanza di una oggettiva perizia dello stato precedente - dichiara Dell' Amico-; ricordiamo ad esempio che, al momento della realizzazione di opere di fondazione nel cantiere del vecchio ospedale di San Paolo, l' impresa esecutrice si è preoccupata di fotografare la situazione in atto con la controparte degli abitanti di via Giacchero; sarebbe stato opportuno che l' Autorità portuale avesse messo in atto un analogo procedimento. Sarebbe comunque utile che i risultati forniti, pur in ritardo, dai sensori installati in locali del centro storico di proprietà comunale, venissero resi pubblici».

Dell' Amico prosegue con alcune considerazioni sui lavori: «Vogliamo davvero una grande nave alimentata a gpl in centro città? Ricordiamo che per l' accesso della grande nave verranno ridotti gli spazi oggi utilizzati dai cantieri ex Mondomarine; non sarebbe meglio che le grandi navi attraccassero agli alti fondali, senza necessità di dragaggi?».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The collage contains four news items:

- Camionista spara a un collega: arrestato per tentato omicidio**: A headline about a truck driver shooting a colleague.
- Grandi navi da crociera meglio negli Alti Fondali**: A headline about cruise ships in the Alti Fondali area.
- Bimbo con le convulsioni cade e perde i sensi**: A headline about a child having a seizure and losing consciousness.
- Nuovi scioperi in vista alla Bombardier di Vado**: A headline about potential strikes at the Bombardier plant in Vado.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Dragaggi e vibrazioni, «Bastava fare come nel vecchio San Paolo»

Non si placano le polemiche per i lavori di dragaggio nell' area della Darsena. «Come sempre i problemi, spesso denunciati da anni, emergono solo quando si iniziano i lavori - dichiara Mauro Dell' Amico, di Noi per Savona - e al momento è molto difficile valutare se sia arrecato un danno, e quanto, alle costruzioni, in mancanza di una oggettiva perizia dello stato precedente».

Il gruppo consiliare ricorda che «prima della realizzazione dei lavori nel cantiere del vecchio ospedale San Paolo, l' impresa esecutrice rilevò la situazione in atto nei palazzi di via Giacchero».

L' Autorità Portuale avrebbe potuto fare lo stesso se non altro per gli edifici più vicini e più vecchi - come via Santa Lucia e via Pia dove le vibrazioni sono state avvertite distintamente - ma, con i lavori ormai avviati, vorremmo almeno che fossero resi pubblici i risultati forniti dai sensori, installati nei locali del centro storico e di proprietà comunale». Ma le preoccupazioni di Noi per Savona non si fermano al solo intervento di palificazione.

«L' opera di dragaggio e l' arrivo dell' ammiraglia Costa ci porta ad ulteriori considerazioni - spiega Mauro Dell' Amico - ad esempio se sia sicuro avere una grande nave alimentata a GPL in centro città e se non fosse stato meglio, per quanto logisticamente più complicato, spostare l' attracco agli Alti fondali. Questo perché - conclude Dall' Amico - è lecito chiedersi se vi siano oggettive difficoltà di manovra, delle grandi navi, negli spazi ristretti del porto antico di Savona, pensando, purtroppo, a ciò che è accaduto recentemente nel canale di Venezia».

A. C.

SAVONA 19

Deliveroo sbarca in città e offre lavoro a venti corrieri

La app di consegna dei pasti pronti a domicilio si sbarca in città e li riguarda dalla prossima settimana anche sotto la Torretta "ride" con la pertonina verde



Dragaggi e vibrazioni, «Bastava fare come nel vecchio San Paolo»

Non si placano le polemiche per i lavori di dragaggio nell' area della Darsena. «Come sempre i problemi, spesso denunciati da anni, emergono solo quando si iniziano i lavori - dichiara Mauro Dell' Amico, di Noi per Savona - e al momento è molto difficile valutare se sia arrecato un danno, e quanto, alle costruzioni, in mancanza di una oggettiva perizia dello stato precedente».

Ha la febbre, sviene in strada bimbo di 4 anni in ospedale

Il piccolo è stato ricoverato in ospedale per febbre alta e svenimento in strada. I soccorsi sono arrivati in tempo e il bimbo è stato ricoverato in ospedale.



Il gruppo consiliare ricorda che «prima della realizzazione dei lavori nel cantiere del vecchio ospedale San Paolo, l' impresa esecutrice rilevò la situazione in atto nei palazzi di via Giacchero».

Supplemento a via a caccia di personal shopper

La ricerca di personale per il servizio di personal shopping è in corso. Le aziende che offrono questo servizio sono molte e la ricerca è in corso.

«Sul fondo salariale, Zinato non prenda meriti non suoi»

Il ministro Zinato ha dichiarato che non prenderà meriti non suoi. Ha sottolineato l'importanza di un dialogo costruttivo tra le parti.



Il ministro Zinato ha dichiarato che non prenderà meriti non suoi. Ha sottolineato l'importanza di un dialogo costruttivo tra le parti.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il porto di Genova non cresce più A marzo calano ancora i container «È tutta colpa dei dazi di Trump»

Simone Gallotti

GENOVA Adesso il trend comincia ad essere allarmante. Il **porto di Genova** non riesce più a crescere e a marzo perde più di 20 mila container in un solo mese, che salgono a 34 mila teu contando quelli movimentati nei primi 90 giorni dell' anno. Lo rivelano i dati pubblicati ieri dall' Authority portuale. A soffrire è tutto lo scalo, con poche eccezioni: volendo pesare la perdita, **Genova** lascia sul campo in tre mesi più di 1 milione di tonnellate, trascinando in basso quasi tutti gli indicatori e nel solo mese di marzo va in rosso perdendo il 14,2%. A fine 2018 lo scalo di **Genova** aveva chiuso in sostanziale pareggio, dopo le cavalcate da record degli ultimi anni. Colpa del crollo del Morandi e delle difficoltà che erano seguite nei mesi immediatamente successivi. A gennaio e febbraio i numeri hanno però continuato ad essere negativi e ora a marzo sono peggiorati. Le performance degli operatori non sono positive: Psa (ex Vte), il principale terminal di **Genova**, perde il 10,5%. Significa che in tre mesi sono "spariti" 21 mila container. A marzo vanno male anche il Sech (-10,5%) e Messina (-34,7%).

L' unica eccezione è Spinelli: al terminal di Sampierdarena i container crescono e a doppia cifra. U sciu Aldo porta a casa quasi 20 punti in più rispetto allo stesso periodo dell' anno scorso. E sorride anche il Terminal Rinfuse, portato a nuova vita dal terminalista genovese e da Gianluigi Aponte, numero uno di Msc. Dopo l' addio al carbone, il traffico "secco" vola nei tre mesi. I rotabili trascinano in alto i risultati del Terminal San Giorgio che continua a espandere quel traffico diventato così prezioso per **Genova**.

Gli operatori non sono però stupiti: «Questo è l' anno della transizione - spiega il segretario dell' Authority Marco Sanguineri al dibattito organizzato dalla Filt Cgil - L' andamento generale dei traffici e dell' economia non è favorevole. Ma quando avremo un primo avvio di Bettolo potremo recuperare. Non sarà però nuovo traffico, ma arriverà da altri porti vicini, fuori dal nostro sistema». Roberto Spinelli è convinto che in questa crisi, l' effetto Morandi c' entri poco: «Il rallentamento è dovuto a condizioni economiche non favorevoli e alla guerra commerciale tra Cina e Usa che sta influenzando sui traffici. Pensiamo comunque di chiudere l' anno in pareggio». I lavoratori devono così fronteggiare un' ulteriore minaccia, dopo la corsa all' automazione dei terminal: «Questo rischio va gestito ed è anche per questo che ci battiamo sul fronte nazionale per il rinnovo del contratto e a livello europeo» spiega Enrico Poggi, l' uomo dei porti della Cgil.



A marzo il traffico delle merci nel porto di Genova è diminuito del -14,2%

La flessione dei container è stata del -10,8%. Lo scorso marzo il **porto di Genova** ha movimentato 4,39 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -14,2% rispetto a 5,12 milioni di tonnellate movimentate nel marzo 2018. Il traffico delle merci containerizzate ha registrato una contrazione del -10,8% scendendo a 2,08 milioni di tonnellate (per complessivi 216mila teu movimentati, -8,6%) rispetto a 2,34 milioni di tonnellate nel marzo 2018, totale quest'ultimo che rappresenta il record assoluto per questo mese ed è inferiore solo al record storico mensile di 2,34 milioni di tonnellate di carichi containerizzati stabilito nel maggio 2018. Lo scorso marzo in deciso calo sono risultati anche la movimentazione di oli minerali, che si è attestata a 1,02 milioni di tonnellate (-32,1%), e le forniture di bunker e provviste di bordo, che hanno totalizzato 73mila tonnellate (-25,4%). In crescita, invece, sia le merci convenzionali con 867mila tonnellate (+1,2%) sia le rinfuse solide nel settore commerciale con 70mila tonnellate (+5,3%) e nel segmento industriale con 215mila tonnellate (+2,5%) che le altre rinfuse liquide con 62mila tonnellate (+40,2%), di cui 60mila tonnellate di prodotti chimici (+96,7%) e 2mila tonnellate di oli vegetali e vino (-82,2%). A marzo 2019 il traffico dei passeggeri nello scalo portuale ligure è stato di 120mila persone (+10,3%), di cui 74mila crocieristi (+46,1%) e 46mila passeggeri dei traghetti (-20,9%). Nel primo trimestre di quest'anno il **porto** ha movimentato globalmente 13,13 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -7,5% sullo stesso periodo del 2018. Nel comparto dei container sono state movimentate 6,01 milioni di tonnellate di carichi (-8,3%), volume che è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 630mila teu (-5,1%), di cui 390mila teu movimentati al terminal PSA **Genova Pra'** (-5,2%), 99mila al terminal Spinelli GPT (+2,6%), 74mila al terminal SECH (-7,6%), 46mila al terminal Messina (-13,1%) e 21mila teu al terminal San Giorgio (-9,9%). Le merci convenzionali sono ammontate a 2,34 milioni di tonnellate (+1,0%). Gli oli minerali si sono attestati a 3,59 milioni di tonnellate (-13,7%) e le altre rinfuse liquide a 198mila tonnellate (+21,5%), di cui 146mila tonnellate di prodotti chimici (+30,5%) e 52mila tonnellate di oli vegetali e vino (+1,6%). Le rinfuse solide nel settore commerciali sono state pari a 179mila tonnellate (+33,6%) e nel settore industriale a 607mila tonnellate (-0,9%). Nei primi tre mesi del 2019 i passeggeri sono stati 279mila (-1,7%), di cui 146mila nel segmento delle crociere (+16,2%) e 133mila in quello dei traghetti (-15,9%).



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, traffico ancora in sofferenza: anche marzo calano i volumi

GIORGIO CAROZZI

Genova - Il trend comincia ad essere preoccupante: a marzo il **porto di Genova** ha movimentato quasi 216 mila container, segnando un calo dell' 8,6%. Un dato molto negativo, anche considerando il progressivo: nei primi tre mesi dell' anno scorso erano stati movimentati 664 mila teu, 34 mila in più rispetto a quelli del 2019. Sulle tonnellate il calo è ancora più evidente: quasi 11 punti percentuali in meno rispetto al marzo dell' anno scorso, e -8,3% nei primi tre mesi dell' anno. Lo rivelano le statistiche dell' Authority portuale pubblicate oggi. Tra i terminal container si salva solo Spinelli. Psa segna 128 mila teu, con un calo del 10,5% a marzo. Il Sech ottiene una calo identico a quello dei "cugini" di Voltri-Prà, anche se con numeri assoluti più piccoli. Messina passa dai 23 mila del marzo 2018, ai 15 mila teu dello stesso mese del 2019 (-34%). Spinelli invece aumenta i container e cresce di quasi 20 punti percentuali, mantenendo alta la quota dei rotabili. Anche il Terminal San Giorgio cresce sui rotabili a marzo, con una performance che fa superare la barriera dei 200 mila, mentre il Terminal rinfuse porta a casa un altro aumento (+5,3%) di volumi e sul progressivo vola a +33%. **SCARICA LA CLASSIFICA DEI TERMINAL.**

The screenshot shows the article page on The Medi Telegraph website. The main headline is "Genova, traffico ancora in sofferenza: anche marzo calano i volumi". The sub-headline reads: "Genova - Nei terminal si salvano Spinelli e San Giorgio. Vte, Sech e Messina in perdita a due cifre." The article is dated "07 GIUGNO 2019". The author is "GIORGIO CAROZZI". The article text is partially visible, matching the text in the left column. The website layout includes a navigation bar with "HOME", "SHIPPING", "TERMINAL", "MARKETS", "INTERVIEW", "NEED ROUTES", and "GREENTECH". There are also sections for "MAGAZINE", "PUBBLICAZIONI", "PILOTINA BLOG", and "SHIPPING MOVEMENTS".

Milano Finanza

Genova, Voltri

La rotta di Costanza

grendill gruppo genovese realizza ricavi per 40 milioni. Opera da quasi 200 anni nel settore dei trasporti marittimi e vuole puntare sull'innovazione

STEFANO CATELLANI

È genovese l' unica donna Cavaliere del Lavoro ligure nominata dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Una, su 25 nomine per il 2019. Costanza Musso, 55 anni, amministratore delegato del gruppo Grendi, è l' amministratrice delegata di una azienda storica (attiva dal 1828) che si occupa di trasporti marittimi e logistica. Figlia d' arte come i fratelli Eugenio e Antonio (il padre Bruno Musso guida il gruppo) da oltre vent' anni opera nel settore marittimo. «Un settore prettamente maschile, ma il fatto di essere donna per me è stato e rimane un plus e non un minus», spiega Costanza Musso, «sono molto fiera della nomina, è un riconoscimento che viene dato all' azienda di famiglia che fa questo lavoro da oltre 190 anni. L' onorificenza la ritirerò io, ma è un riconoscimento collettivo». Nel 2018 il gruppo Grendi ha realizzato un fatturato consolidato di 40 milioni di euro, impiega 100 persone, e muove un indotto pari a 300 milioni di fatturato. Numeri importanti per **Genova**, ma anche per Cagliari dove è attiva una sede importante del gruppo con clienti del calibro della Barilla e per Milano dove è cresciuta la struttura commerciale. Madre di Giacomo e Angelica (la sesta generazione) è entrata in azienda nel 1996 e ha portato il gruppo fondato da Marco Antonio Grendi e figlio, che rimane la più antica casa di spedizioni italiana ancora oggi attiva, nell' albo delle Imprese Storiche Italiane (Uisi). Il valore della «business continuity» è un pilastro per il gruppo Grendi: «In questo mondo dove tutto corre e tutto viene bruciato nel giro di qualche click trovare un ambito in cui si ragiona in secoli ci ha fatto sentire a casa», conferma Costanza Musso, «abbiamo l' orgoglio di avere una storia da raccontare e una ancora da scrivere. La storia intesa come forza per proiettarsi verso il futuro è una risorsa che questo tempo non capisce ancora». Una continuità vissuta attraverso costanti trasformazioni: da spedizionieri ad armatori e logistici integrati, sempre seguendo una logica di cambiamento e di evoluzione sul piano tecnologico, imprenditoriale, organizzativo. Nel 1967 Grendi mette in linea le prime navi portacontainers italiane, nel 1992 è tra i primi terminalisti privati del **Porto di Genova** e nel 1998 il primo terminalista a lavorare nel **porto** Canale di Cagliari. Da allora consolida la sua posizione di logistico specializzato sulla Sardegna dove cura i trasporti, la distribuzione e gestisce una linea marittima solo merci per Cagliari. Proprio nel capoluogo sardo viene inaugurato nel 2013 il nuovo magazzino. Nell' estate del 2015 il gruppo Grendi ha introdotto la tecnologia delle «cassette» per l' imbarco e sbarco della nave ottenendo ottimi risultati in termini di riempimento delle navi, velocità delle operazioni di imbarco e sbarco e stabilità del carico. Nel 2016 Grendi si insedia a Marina di Carrara ottenendo una concessione ventennale e creando nel 2017 il progetto Portolab che ha già coinvolto oltre mille alunni della scuola primaria per aiutarli a capire il mondo del **porto** che diventerà sempre di più 4.0 e sempre di più digital oriented. (riproduzione riservata)



Msc e Maersk, al via i servizi intermodali su Genova e Vado Ligure

ALBERTO QUARATI

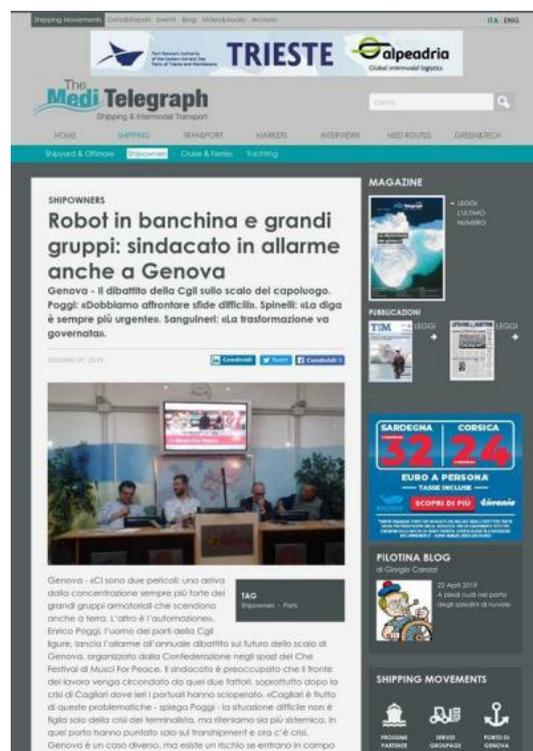
Monaco di Baviera - **Paolo Emilio Signorini** aspetta l'ultimo minuto prima di lasciare il Transport Logistic di Monaco per far sapere che, con discrezione, gli armatori numero uno (Maersk) e numero due (Msc) del settore container sono al lavoro per trasformare l'intermodalità di Genova e Savona in un affare serio. Oggi da qui si movimentano su ferrovia l'11% della merce, circa 4.000 treni l'anno, meno della metà e su un raggio geografico molto più limitato di Trieste, che proprio grazie a treni e traghetti ogni anno consolida sempre più il ruolo di porta Sud dell'Europa Centrale e Orientale: ancora ieri, l'Authority guidata da Zeno D'Agostino ha incassato due nuovi accordi con le ferrovie lussemburghesi e l'operatore Kombiverkher, per rinforzare i collegamenti da Benelux e Valle del Reno, e lunedì firmerà l'accordo con Fs, anticipato dal Piccolo a fine maggio, per 250 milioni di investimenti. Ma con l'entrata in servizio a fine anno dei primi moduli dei terminal Apm di Vado e Bettolo a Sampierdarena, Maersk e Msc stanno ora sviluppando i collegamenti ferroviari alle spalle delle rispettive infrastrutture, e la scommessa, spiega il presidente dell'Adsp al Secolo XIX, è avviare da Genova «nel primo quadrimestre 2020» i servizi dell'operatore MedWay, il nuovo braccio logistico della Msc di Gianluigi Aponte. Non solo, ma con il terminal Apm commercialmente operativo da gennaio, «il gruppo Maersk sta studiando diversi collegamenti con Hupac» società ferroviaria privata svizzera, «da Vado e altre destinazioni». Insomma, da fine 2019 ci sono due terminal in più sul Mediterraneo Occidentale, e due armatori alle spalle - uniti nell'alleanza M2, ma concorrenti sul mercato - ben decisi a farli fruttare dopo tanto attendere. Raffaello Cioni, direttore operativo di Apm Italia, non si sbilancia su possibili previsioni, ma sul fronte modale ricorda che Vado è già oggi tecnicamente in grado di formare treni per cinque/dieci coppie settimanali: Rivalta è il punto di arrivo, ma esistono anche altre opzioni sul Piemonte, ad esempio sfruttando la storica linea di San Giuseppe di Cairo, alle spalle di Savona. Insieme a questo, «le maggiori imprese cinesi della portualità, logistica, costruzioni, trasporti, manifatturiero e grande distribuzione stanno intensificando le loro valutazioni sulle opportunità di investimento nel Nord Ovest italiano» spiega **Signorini** a margine del seminario organizzato dalla PtsClas di Lelio Fornabaio, lasciando intendere che i colloqui sulla Via della Seta non si sono conclusi con la visita primaverile in Italia del presidente della Repubblica Popolare, Xi Jinping. A Monaco c'è anche Marco Gosso, amministratore delegato di Mercitalia, che proprio al Transport Logistic aveva battezzato questo gruppo, con l'obiettivo di trasformare la polverosa divisione cargo delle Ferrovie italiane in un soggetto in grado di produrre utili (il 2023, ultimo anno del piano industriale presentato ieri, dovrà chiudersi con un netto di 24,5 milioni). Missione in gran parte affidata al rinnovo della flotta - circa 700 milioni su un miliardo di investimenti - e che tocca da vicino un'azienda in difficoltà come la Bombardier di Vado: «La società sta fornendo le 40 locomotive Dc3, e la commessa come è noto dura sino a ottobre. L'azienda ha delle scadenze, che è tenuta a rispettare - dice Gosso -. In questo modo potremo esercitare l'opzione per ulteriori 20 unità, che non è poco. Vogliamo contribuire a creare lavoro non solo per Mercitalia». Il piano prevede l'ingresso nel gruppo di 4.000 nuove persone - circa la metà per effetto del turnover: «Buona parte anche all'estero, dove vogliamo investire nelle attività di manovra, puntando in primis a Francia e Germania». Ma vi saranno anche «acquisizioni mirate, che permettano di entrare in attività che consentano più margini rispetto al nostro business tradizionale» conclude Gosso.



Robot in banchina e grandi gruppi: sindacato in allarme anche a Genova

GIORGIO CAROZZI

Genova - «Ci sono due pericoli: uno arriva dalla concentrazione sempre più forte dei grandi gruppi armatoriali che scendono anche a terra. L'altro è l'automazione». Enrico Poggi, l'uomo dei porti della Cgil ligure, lancia l'allarme all'annuale dibattito sul futuro dello scalo di **Genova**, organizzato dalla Confederazione negli spazi del Che Festival di Musci For Peace. Il sindacato è preoccupato che il fronte del lavoro venga circondato da quei due fattori, soprattutto dopo la crisi di Cagliari dove ieri i portuali hanno scioperato. «Cagliari è frutto di queste problematiche - spiega Poggi - la situazione difficile non è figlia solo della crisi del terminalista, ma riteniamo sia più sistemica. In quel **porto** hanno puntato solo sul transhipment e ora c'è crisi. **Genova** è un caso diverso, ma esiste un rischio se entrano in campo interessi degli armatori con le alleanze: il rischio è che facciano cartello. Avere solo tre interlocutori è potenzialmente pericoloso. Anche il cambio di interlocutori può essere un problema, perché muta l'intero sistema di relazioni. Il sindacato è costretto poi a rapportarsi con realtà anche distanti geograficamente». Spinelli resiste, anzi investe e si espande. Nonostante intorno arrivino i colossi dello shipping che stanno mettendo le mani sul **porto** di Sampierdarena. A Ponente già c'è un altro grande gruppo, Psa e a Vado i cinesi di Cosco con Maersk. Come fare? «Noi siamo forti sul mercato grazie ai nostri dipendenti - spiega Roberto Spinelli, che con il padre Aldo guida il gruppo genovese - È il plus che possiamo mettere in campo rispetto agli altri. Certo davanti abbiamo grandi sfide, ma il problema non è il duopolio dei terminal, perché per ora non c'è. Il problema vero - attacca l'operatore - è la concentrazione degli armatori. Sono pochi e si riducono sempre di più: dai 15 di pochi anni fa, oggi siamo a 7-8 compagnie. Vuol dire che il prezzo lo fanno loro e rischiamo una pericolosa sudditanza sulle tariffe. Per fortuna è la nostra produttività che ci fa andare avanti». I competitor però si avvicinano: «Con la piattaforma di Vado cominceremo a soffrire tutti: non è una questione di automazione. Avremo un concorrente vicino e dovremo darci da fare di più. Poi noi abbiamo un problema sulla dimensione delle navi: sono sempre più grandi e da noi hanno difficoltà ad entrare nel terminal. Senza la diga, Sampierdarena rischia di morire. La diga doveva essere fatta anni fa, ma chi voleva proteggere la propria posizione dominante c'è riuscito. Ora però non possiamo più aspettare». L'Authority raccoglie le sollecitazioni e vede però il lato positivo: «È vero arrivano i grandi armatori - spiega Marco Sanguineri, segretario generale dell'Authority di Sistema Portuale - ma è il simbolo della vitalità del **porto**». E per Sanguineri, **Genova** già possiede gli "anticorpi" al monopolio: «Ci sono armatori e terminalisti che sanno stare sul mercato. E poi l'organizzazione del lavoro ha garantito sino ad oggi, alti livelli di produttività e la collocazione dello scalo è strategica. Attorno al **porto** si stanno sviluppando infrastrutture importanti, così i grandi gruppi armatoriali si radicano a **Genova**: Msc e Psa ad esempio, poi Maersk e Cosco a Savona». Non solo: anche la finanza internazionale è sbarcata a **Genova**: «È un elemento da valutare con grande attenzione, ma il dato certo è che i fondi investono nei nostri terminal: questo interesse non è casuale». Il periodo è comunque di grandi trasformazioni: «È vero, il **porto** di **Genova** si troverà ad affrontare trasformazioni importanti. Rispetto alla concorrenza però, non sono così pessimista: ci sono capacità e produttività molto forti e già presenti. Certo i grandi gruppi avranno una capacità di pressione forte e occorrerà una coesione di tutto il sistema portuale: imprenditori storici, sindacati e authority dovranno egstir el'evoluzione del modello che conosciamo siano ad oggi, anche sul fronte del lavoro. L'automazione arriverà anche qui, ma dobbiamo gestirla. Serve un adeguato ricambio nel personale che lavora nel **porto**, garantendo la formazione e riconoscendo la natura usurante del lavoro portuale».



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Inquinamento dell'aria a San Cipriano Picchi record per il biossido d'azoto

E' stato un martedì nero in città per le emissioni. Quel 4 giugno erano all'attracco le navi da crociera di Msc e Costa

Sondra Coggio /

LA SPEZIA Un giorno orribile. Martedì 4 giugno, fra le 10 della mattina e le 18 della sera, il quartiere di San Cipriano ha respirato picchi elevatissimi di biossido di azoto. Già alle 10 si era a 114, alle 11 a 117, alle 12 a 122, alle 13 a 120, alle 14 a 130, alle 15 a 138, alle 16 a 133, e per calare sotto il 100 è stato necessario arrivare alle 19. Soltanto alle 3 di notte si è arrivati a 12. E questo in una giornata in cui le centraline degli altri quartieri non hanno registrato alcun picco di azoto. Il dato della Chiappa era 4, quello di Pitelli e delle Grazie 5, a San Venerio 6, alla Maggiolina 8, in viale Amendola 15 e a Fossamastra 25. Carta canta.

Basta andare a scaricare i dati pubblici, sul sito ambiente della Regione Liguria. Lo scorso anno San Cipriano aveva superato il valore limite medio annuale, che deve stare a 40 milligrammi a metro cubo. Quest'anno arriveranno più navi.

E i picchi del 4 giugno si sono registrati quando erano all'attracco Msc Seaview e Aidanova.

Il giorno prima c'era stata la Mein Schiff 2, il giorno dopo ha attraccato la Oasis of the seas.

I PICCHI L' unica differenza di fatto fra quel che si respira in via San Cipriano e nel resto della città, in termini di biossido di azoto, deriva dal traffico crocieristico. La centrale Enel fa la sua parte, purtroppo. Il fermo della Montale per manutenzioni, dal 29 aprile al 2 giugno, ha di certo "abbassato" di qualcosa la media, ma non spostato il problema. Tutto contribuisce. Il traffico, i riscaldamenti domestici. Il problema sta nella somma di tutte queste componenti inquinanti fa sì che il risultato finale si aggravi, dove ci sono più sorgenti di inquinamento. E il punto - accertato dalla stessa Arpal - è proprio questo. Le emissioni delle navi da crociera apportano al quartiere un aumento considerevole del problema inquinamento. La sfortuna dei cittadini di San Cipriano, è quella di avere tutto. Già prima dell'arrivo delle navi da crociera, ci sono stati picchi sopra il 100, ma mai così gravi come quelli attuali. Il 9 gennaio alle 8 un episodio di 103; il 15 gennaio alle 8 un 105; l'8 febbraio alle 17 un 107; il 12 febbraio alle 9 un 112; il 18 febbraio alle 19 un 104; il 20 febbraio alle 17 un 101. Si è arrivati - prima delle navi - anche ad un 114 il 28 marzo alle 18 e ad un 110 il 23 marzo alle 19. Gli orari sono chiarissimi, riguardano i picchi del traffico, la mattina presto o il pomeriggio al rientro. Con l'arrivo delle navi, gli orari di picco - che sommano tutto il resto - si concentrano ad orari diversi e permangono spesso per più ore, nel corso della giornata. Il 110 del 23 aprile è delle 17, la prima data di due arrivi di navi insieme, la Msc Seaview e Aidanova.

CONFRONTI Appare di interesse mettere a confronto i picchi di Calata Paita con le altre località spezzine. Il 2 maggio alle 14, alla Maggiolina il dato è 39, a Fossamastra 25 e in via San Cipriano è a 97, con la Costa Fortuna all'ormeggio. Il 9 maggio alle 16 è 100, quando alla Maggiolina è 9. Il 14 maggio alle 11 di mattina siamo già a 113, con tre navi in baia, mentre il resto della città sta sotto il 25. Il 21 maggio alle 10 di mattina con la Maggiolina a 22 a Calata Paita siamo a 108 e il dato rimane alto a 106 ancora alle 16, quando la Maggiolina è a 8. Il 24 maggio con due navi siamo a 113, il primo giugno a 112.

ALLARME Maggio si è chiuso con 28 scali, giugno ne avrà 21, luglio 25. A fine anno saranno 166. Nel 2020 si prevedono 231 scali, con oltre un milione di passeggeri. Arpal ha fatto la sua parte. Già la dottoressa Fabrizia Colonna ha chiarito che «i valori elevati di NO2 in via San Cipriano sono da attribuire alla permanenza delle navi da crociera». Il confronto del dato NO2 della primavera 2018 senza nave era di 41.20 milligrammi a metro cubo contro i 47.36 della media con nave, più 15%. In estate il confronto era fra 39.89 e 48.75, più 22%.

In autunno fra 39.94 e 43.96, più 10%. Un apporto dell'8%, nel corso dell'anno. Stime prudenziali, secondo gli ambientalisti. L'ingegner Leveratto ha scritto in atti che «nelle ore diurne la concentrazione in zona è anche 100 volte superiore a quella notturna». Uno studio di epidemiologia, a Civitavecchia, ha dimostrato che «chi vive nei primi 500



metri dal porto ha incidenza di tumore al polmone superiore alla media del 31% e di malattie neurologiche del 51% in più". I dati relativi al 2017, analizzati dal report di Transport & Environment, evidenziano che 203 navi hanno emesso 62 mila tonnellate di ossidi di zolfo e 155 mila di ossidi di azoto. E Spezia c'è, al 18° posto assoluto, al 5° fra quei porti italiani che sopportano pesanti emissioni.

E - secondo il rapporto - le compagnie che emettono la maggior parte degli inquinanti nei mari europei sono due delle più presenti in città. Cittadini per l'aria, attraverso Anna Gerometta, ammonisce sui rischi di «tumore, asma, malattie neurologiche e cardiorespiratorie». Curiosamente tutto tace. Non intervengono né Comune né Autorità Portuale. Eppure di fondi per fare le indagini epidemiologiche quartiere per quartiere, ce ne sono.

-

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Ma Roncallo minimizza: «I dati non sono scientifici»

La presidente della Port Authority contesta il report dove la presenza delle navi pone Spezia tra le città più inquinate: «Rischia di procurare allarmi infondati»

Uno studio che «sembra non essere basato su dati scientifici misurati. Questo rischia di procurare allarmi del tutto infondati nella popolazione».

La presidente dell' autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo interviene sul report prodotto da Transport & Environment, una organizzazione non governativa che si occupa di ricerca e sviluppo sostenibile a livello europeo, e che aveva classificato La Spezia al quinto posto a livello italiano e al diciottesimo a livello di continente tra le città più inquinate per la presenza delle navi da crociera.

Lo studio si riferiva agli accosti del 2017, avvalendosi dei dati forniti dai satelliti per tracciare gli spostamenti delle navi, dunque in base anche alle ore di accosto vengono stimate «le emissioni delle imbarcazioni per ogni punto sulla mappa» si legge nel report, che l' associazione Cittadini per l' Aria ha fatto proprio.

Anche per l' associazione degli armatori di navi da crociera, la Clia, si tratta di dati basati non su misurazioni scientifiche, ma semplici ipotesi di stima.

«Le stime sono ben diverse da ciò che viene puntualmente rilevato dalle sofisticate centraline di Arpal nelle zone limitrofe al nostro porto» ha aggiunto Roncallo, che si è confrontata anche con gli altri responsabili dei porti italiani che sono finiti nella classifica. C' è anche Genova, al tredicesimo posto a livello europeo, e Venezia che addirittura si trova sul gradino più basso del podio dopo Palma di Maiorca e Barcellona.

Ma c' è anche Civitavecchia e Savona. Ne è emerso «l' abnormità di quanto riferito, rispetto ai rilievi effettuati dalle varie agenzie regionali».

E la presidente dell' Authority assicura: «Il tema della qualità dell' aria è assolutamente all' ordine del giorno nella nostra comunità e non lo vogliamo affatto sottovalutare. La situazione è costantemente monitorata attraverso un tavolo tecnico congiunto del quale fanno parte Authority, Capitaneria di Porto, Arpal, Asl e Comune».

Le emissioni di zolfo secondo i dati Arpal non «destano alcuna preoccupazione: invece appaiono sotto controllo secondo il report».

Il report fa comunque anche riferimento agli ossidi di LA PRESIDENTESSA DI AUTHORITY ALL' ATTACCO CONTRO CHI ACCUSA IL PORTO DI INQUINAMENTO azoto e all' anidride carbonica. Le nuove tecnologie utilizzate dalle grandi navi, precisa Roncallo, puntano tutto a un approccio più "green".

«Le navi che scalano il nostro porto sono sempre più nuove, per la maggior parte dotate di scrubber, apparecchiature per il lavaggio dei fumi, che consentono quindi un drastico abbattimento delle emissioni gassose».

Aida Nova e Costa Smeralda, che toccano quest' anno il Golfo dei Poeti, sono alimentate a gas naturale liquido «uno dei combustibili più puliti oggi esistente e la politica delle grandi compagnie armatoriali è assolutamente improntata al rispetto dell' ambiente».

A questo si aggiungono i controlli della Capitaneria, che ad oggi non hanno mai rilevato situazioni critiche o anomalie. Di certo, una futura elettrificazione delle banchine potrebbe essere la svolta, permettendo così alle navi di spegnere i motori quando sono attraccate. Lo studio della ong secondo la presidente alimenta un «clima negativo sul tema che sembra provocato ad arte da qualcuno - conclude Roncallo -. Nonostante non ci sia oggi motivo di allarme sarà nostra cura conseguire migliorie».



IL COMMENTO
Smog, il quadro ufficiale lo falciano gli enti preposti

Il report di Transport & Environment, una organizzazione non governativa che si occupa di ricerca e sviluppo sostenibile a livello europeo, classifica La Spezia al quinto posto a livello italiano e al diciottesimo a livello di continente tra le città più inquinate per la presenza delle navi da crociera. Lo studio si riferiva agli accosti del 2017, avvalendosi dei dati forniti dai satelliti per tracciare gli spostamenti delle navi, dunque in base anche alle ore di accosto vengono stimate «le emissioni delle imbarcazioni per ogni punto sulla mappa» si legge nel report, che l' associazione Cittadini per l' Aria ha fatto proprio.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Smog, il quadro ufficiale lo facciano gli enti preposti

In questi giorni sui media nazionali e su quelli locali è uscita la notizia secondo cui una ricerca effettuata da una Ong con sede a Bruxelles (Transport & Enviroment) attesterebbe che il porto della Spezia - nel 2017 - è al 18° posto fra i porti europei quanto ad inquinamento determinato dalle navi da crociera.

La ripresa di una simile indicazione, che sarebbe eclatante se fosse il risultato di analisi a valle di una campagna di rilevamento che avesse basi tecnico scientifiche e non di stime satellitari o altro, viene percepita con preoccupazione da parte della comunità, sia essa portuale o cittadina e pone problemi di credibilità tanto da indurre taluno ad ipotizzare la fattispecie del procurato allarme prevista dal nostro codice penale.

Il tema dell' inquinamento è certamente uno di quelli centrali nell' evoluzione della presenza dell' uomo, tant' è che la legislazione pone severi limiti alle emissioni in atmosfera e l' osservanza di tali limiti è demandata ad appositi organismi indipendenti che svolgono costantemente il loro compito sulla base di protocolli scientifici e non di stime.

Occorre anche tenere presente che il settore crocieristico, proprio per le sue caratteristiche, ha sviluppato tecnologie idonee a minimizzare le emissioni quali alimentazione con Lng e scrubber senza dimenticare che dal prossimo anno il combustibile non potrà avere più dello 0,5% di tenore di zolfo.

Infine vale la pena ricordare che le navi da crociera devono essere conformi alle normative internazionali ed in proposito sono certificate dai relativi Registri di appartenenza.

Fatte queste premesse credo indispensabile che venga offerta alla pubblica opinione un quadro ufficiale della situazione a cura degli Enti preposti, e quindi Arpal, Asl, Adsp, Capitaneria, Comune ed ogni altro Ente che abbia competenze in materia.

Senza sovraccaricare di dati che potrebbero essere di difficile lettura per i non addetti, sarebbe comunque basilare avere una tabella che indicasse i limiti di legge, le rilevazioni effettuate, gli eventuali sforamenti, le responsabilità eventualmente attribuibili, le differenze rilevate, se esistenti, nelle date di presenza delle navi da crociera rispetto alle date di assenza, le differenze nelle fasce orarie di maggior traffico stradale e di arrivo/partenza delle navi.

Per concludere ricordo che alcune ricerche italiane in città portuali danno un livello di emissioni di origine portuale inferiore al 10% delle emissioni totali del comprensorio cittadino, con il che non si intende certo negare la necessità di ulteriori miglioramenti cui notizie come quella in argomento possono solo nuocere.

- Presidente Associazione agenti marittimi della Spezia.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

L' Authority: «Sono fake news»

E Bucchioni rincara: «La legislazione sulle emissioni è molto severa»

- LA SPEZIA - FRA i primi a prendere le distanze dai risultati dello studio di Transport & Environment è Giorgio Bucchioni, presidente degli agenti marittimi spezzini, oltre che ex presidente dell' Autorità portuale, che esprime molte perplessità sulla valenza scientifica di un' indagine come questa («stime satellitari»), senza contare l' impatto psicologico sulla comunità, tale da far ipotizzare «la fattispecie del procurato allarme prevista dal nostro codice penale». «Il tema dell' inquinamento è certamente uno di quelli centrali nell' evoluzione della presenza dell' uomo - osserva Bucchioni - tant' è che la legislazione pone severi limiti alle emissioni in atmosfera e l' osservanza di tali limiti è demandata ad appositi organismi indipendenti». Non solo. «Il settore crocieristico, proprio per le sue caratteristiche, ha sviluppato tecnologie idonee a minimizzare le emissioni quali alimentazione con Lng e scrubber senza dimenticare che dal prossimo anno il combustibile non potrà avere più dello 0,5% di tenore di zolfo. Infine vale la pena ricordare che le navi da crociera devono essere conformi alle normative internazionali ed in proposito sono certificate dai relativi Registri di appartenenza». Detto questo, Bucchioni ritiene «indispensabile che venga offerto alla pubblica opinione un quadro ufficiale della situazione a cura degli enti preposti, e quindi Arpal, Asl, Adsp, Capitaneria, Comune ed ogni altro Ente che abbia competenze in materia». Partendo da «una tabella che indicasse i limiti di legge, le rilevazioni effettuate, gli sforamenti, le responsabilità eventualmente attribuibili, le differenze rilevate, se esistenti, nelle date di presenza delle navi da crociera rispetto alle date di assenza, le differenze nelle fasce orarie di maggior traffico stradale e di arrivo/partenza delle navi». Senza contare, conclude Bucchioni, che «alcune ricerche italiane in città portuali danno un livello di emissioni di origine portuale inferiore al 10% delle emissioni totali del comprensorio cittadino», senza con ciò negare «la necessità di ulteriori miglioramenti».

Sulla stessa linea d' onda anche l' Authority di via del Molo, che a proposito delle risultanze dello studio di T&E parla di «contenuti infondati», connettendosi a quanto dichiarato da Clia, l' associazione degli armatori di navi da crociera, che ha bollato la comunicazione come 'fake news'. «Le stime citate - riferiscono dall' Ap - sono ben diverse da ciò che viene puntualmente rilevato dalle sofisticate centraline Arpal nelle zone limitrofe a quella, nel nostro porto, dedicata alle crociere». A oggi, si rimarca, i dati rilevati, disponibili anche sul sito Arpal, non hanno mai destato alcuna preoccupazione». E il presidente **Carla Roncallo** aggiunge. «Il tema della qualità dell' aria è comunque all' ordine del giorno e la situazione è costantemente monitorata».

F.A.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

CAPITANERIA

Oltre 60 controlli dal marzo 2015 Sei le infrazioni

- LA SPEZIA - IL CONTROLLO delle emissioni inquinanti dalle navi è un fronte a cui le autorità marittime e portuali riservano particolare attenzione. Anche perché è un fatto assodato che in determinate situazioni (contestuale presenza di molte navi da crociera) e in punti critici ben conosciuti (vedi zona San Cipriano) si possano verificare, e si sono verificati, significativi sforamenti dei limiti di legge.

L'ultima occasione in cui è stato affrontato il tema è stato il recente convegno organizzato all'Adsp dalla società Atena, l'Associazione italiana di tecnica navale. Ne ha parlato in particolare il comandante della capitaneria di **porto** Massimo Seno illustrando i servizi svolti sul fronte della sicurezza delle navi e della tutela ambientale. In particolare Seno ha citato i 68 campionamenti effettuati dal marzo 2015 per verificare la compatibilità con la normativa vigente (tasso di zolfo) e le sei infrazioni contestate. Materia oggetto anche di una specifica convenzione con l'Agenzia delle Dogane per i controlli dei combustibili per uso marittimo, datata 24 agosto 2017.

Il comandante Seno in questo contesto ha ricordato come l'uso del Gnl abbatta totalmente lo zolfo e il monossido zolfo, con una percentuale dell'80%, invece, per il monossido di azoto. Seno ha parlato anche delle navi alimentate a Gnl già attraccate alla Spezia, come la AidaNova, e dell'ordinanza che già oggi detta disposizioni specifiche in materia, come l'obbligo di fornire informazioni sui quantitativi di gas a bordo, per evitare formazioni in eccesso.

«Navi comunque sicure», ha rimarcato il comandante della Capitaneria, che ha auspicato anche l'adozione di linee guida per il bunkeraggio, magari con l'organizzazione di uno stabile servizio di rifornimento in **porto** delle navi a Gnl attraverso bettoline, come da tempo avviene a Barcellona in condizioni di assoluta sicurezza.

F.A.

«Fumi da crociera, allarme rosso» Inquinamento, la Ong T&E colloca Spezia al 18° posto in Europa

di FRANCO ARZUFFI
E' LA LAMIAE lo scudo di Trieste per il fenomeno T&E. Un'isola di inquinamento a portuali, di inquinamento a portuali, di inquinamento a portuali. Anche perché è un fatto assodato che in determinate situazioni (contestuale presenza di molte navi da crociera) e in punti critici ben conosciuti (vedi zona San Cipriano) si possano verificare, e si sono verificati, significativi sforamenti dei limiti di legge.



L'Authority: «Sono fake news» E' Bucchini rincara: «La legislazione sulle emissioni è molto severa»

di FRANCO ARZUFFI
L'Authority, l'organo di vigilanza sui mercati finanziari, ha respinto le accuse di "fake news" mosse contro la sua attività di monitoraggio delle emissioni delle navi. Il presidente dell'Authority, Marco Buongiorno Nardelli, ha chiarito che la normativa è molto severa e che i controlli sono rigorosi.



Fumi navi, La Spezia la più inquinata - Per Clia è fake news

07 Jun, 2019 **Roncallo**: " Monitoraggio costante. Nostra cura fare quanto possibile per conseguire migliorie ". LA SPEZIA - L' Autorità di Sistema Portuale di La Spezia rigetta con decisione l' attendibilità dell' articolo comparso sugli organi di stampa nazionali il 5 giugno, ripreso poi da la stampa locale, sul tema dell' inquinamento provocato dalle navi da crociera nei porti europei ed italiani . Secondo quanto riportato dall' articolo, uno studio collocherebbe La Spezia al top delle classifiche per inquinamento da fumi navi da crociera . Ma tale articolo, fa sapere l' ente portuale tramite comunicato, non sarebbe attendibile poichè si basa " su uno studio che non è dato conoscere e che comunque sembra non essere basato su dati rilevati, tanto è vero che gli stessi articoli parlano di ' stime " e non di dati scientifici misurati ." Questo è sarebbe assolutamente scorretto, secondo quanto riferito dall' Authority ligure, anche perché una comunicazione di questo tipo rischia di procurare allarmi, del tutto infondati, nella popolazione. I contenuti dello studio e, quindi, degli articoli, sono ritenuti infondati e CLIA , l' associazione degli armatori di navi da crociera, li definisce ' fake news ". Le ' stime " citate sono comunque ben diverse da ciò che invece viene puntualmente rilevato dalle sofisticate centraline di ARPAL nelle zone limitrofe alla zona dedicata alle crociere nel nostro porto. ' Da un confronto con i responsabili di altri porti italiani che gestiscono crociere, è emerso peraltro come in tutti i casi citati nell' articolo si rilevi l' abnormità di quanto riferito, rispetto ai rilievi effettuati dalle varie Agenzie regionali - ha detto la presidente **Carla Roncallo** - ' Premesso questo, il tema della qualità dell' aria è assolutamente all' ordine del giorno nella nostra comunità e non lo vogliamo affatto sottovalutare. Proprio per questo, la situazione è costantemente monitorata attraverso un tavolo tecnico congiunto del quale fanno parte AdSP, Capitaneria di Porto, ARPAL, ASL e Comune della Spezia. " Ad oggi i dati rilevati - conclude l' AdSP - disponibili anche sul sito ARPAL, non hanno mai destato alcuna preoccupazione sul tema delle emissioni di zolfo, che invece appaiono fuori controllo secondo l' articolo di cui si parla. Le navi che scalano il nostro porto, inoltre, sono sempre più nuove, per la maggior parte dotate di scrubber, apparecchiature per il lavaggio dei fumi, che consentono quindi un drastico abbattimento delle emissioni gassose. Alcune delle navi, come l' Aida Nova e la Costa Smeralda, che già interessano nell' anno in corso il porto di Spezia, sono alimentate a GNL (Gas Naturale Liquido), uno dei combustibili più puliti oggi esistente e la politica delle grandi compagnie armatoriali, è assolutamente improntata al rispetto dell' ambiente. I numerosi controlli effettuati dalla Capitaneria peraltro, hanno sempre dato esito favorevole e nonostante tutto questo, sembra davvero si stia oggi creando un clima negativo su questo tema, che potrebbe essere provocato ad arte da qualcuno, che ha interesse a screditare l' intero settore. ' Voglio assicurare tutti circa il fatto che il monitoraggio comunque continuerà e che nonostante non ci siano oggi motivi di allarme, sarà nostra cura fare quanto possibile per conseguire migliorie, come del resto è sempre possibile fare " .

07 Jun, 2019 **Roncallo**: " Monitoraggio costante. Nostra cura fare quanto possibile per conseguire migliorie ". LA SPEZIA - L' Autorità di Sistema Portuale di La Spezia rigetta con decisione l' attendibilità dell' articolo comparso sugli organi di stampa nazionali il 5 giugno, ripreso poi da la stampa locale, sul tema dell' inquinamento provocato dalle navi da crociera nei porti europei ed italiani . Secondo quanto riportato dall' articolo, uno studio collocherebbe La Spezia al top delle classifiche per inquinamento da fumi navi da crociera . Ma tale articolo, fa sapere l' ente portuale tramite comunicato, non sarebbe attendibile poichè si basa " su uno studio che non è dato conoscere e che comunque sembra non essere basato su dati rilevati, tanto è vero che gli stessi articoli parlano di ' stime " e non di dati scientifici misurati ." Questo è sarebbe assolutamente scorretto, secondo quanto riferito dall' Authority ligure, anche perché una comunicazione di questo tipo rischia di procurare allarmi, del tutto infondati, nella popolazione. I contenuti dello studio e, quindi, degli articoli, sono ritenuti infondati e CLIA , l' associazione degli armatori di navi da crociera, li definisce ' fake news ". Le ' stime " citate sono comunque ben diverse da ciò che invece viene puntualmente rilevato dalle sofisticate centraline di ARPAL nelle zone limitrofe alla zona dedicata alle crociere nel nostro porto. ' Da un confronto con i responsabili di altri porti italiani che gestiscono crociere, è emerso peraltro come in tutti i casi citati nell' articolo si rilevi l' abnormità di quanto riferito, rispetto ai rilievi effettuati dalle varie Agenzie regionali - ha detto la presidente **Carla Roncallo** - ' Premesso questo, il tema della qualità dell' aria è assolutamente all' ordine del giorno nella nostra comunità e non lo vogliamo affatto sottovalutare. Proprio per questo, la situazione è costantemente monitorata attraverso un tavolo tecnico congiunto del quale fanno parte AdSP, Capitaneria di Porto, ARPAL, ASL e Comune della Spezia. " Ad oggi i dati rilevati - conclude l' AdSP - disponibili anche sul sito ARPAL, non hanno mai destato alcuna preoccupazione sul tema delle emissioni di zolfo, che invece appaiono fuori controllo secondo l' articolo di cui si parla. Le navi che scalano il nostro porto, inoltre, sono sempre più nuove, per la maggior parte dotate di scrubber, apparecchiature per il lavaggio dei fumi, che consentono quindi un drastico abbattimento delle emissioni gassose. Alcune delle navi, come l' Aida Nova e la Costa Smeralda, che già interessano nell' anno in corso il porto di Spezia, sono alimentate a GNL (Gas Naturale Liquido), uno dei combustibili più puliti oggi esistente e la politica delle grandi compagnie armatoriali, è assolutamente improntata al rispetto dell' ambiente. I numerosi controlli effettuati dalla Capitaneria peraltro, hanno sempre dato esito favorevole e nonostante tutto questo, sembra davvero si stia oggi creando un clima negativo su questo tema, che potrebbe essere provocato ad arte da qualcuno, che ha interesse a screditare l' intero settore. ' Voglio assicurare tutti circa il fatto che il monitoraggio comunque continuerà e che nonostante non ci siano oggi motivi di allarme, sarà nostra cura fare quanto possibile per conseguire migliorie, come del resto è sempre possibile fare " .

Fumi dalle navi da crociera. Interviene la presidente dell' AdSP Mar Ligure Orientale Carla Roncallo

(FERPRESS) - La Spezia, 7 GIU - "L' articolo comparso sugli organi di stampa nazionali il 5/6/19, poi ripreso dalla stampa locale, relativo all' inquinamento provocato dalle navi da crociera nei porti europei ed italiani, si basa su uno studio che non è dato conoscere e che comunque sembra non essere basato su dati rilevati, tanto è vero che gli stessi articoli parlano di "stime" e non di dati scientifici misurati. Questo è assolutamente scorretto, anche perché una comunicazione di questo tipo rischia di procurare allarmi, del tutto infondati, nella popolazione. I contenuti dello studio e, quindi, degli articoli, sono ritenuti infondati e CLIA, l' associazione degli armatori di navi da crociera, li definisce "fake news". Lo riporta in un comunicato stampa l' AdSP Mar Ligure Orientale.

"Le "stime" citate sono comunque ben diverse da ciò che invece viene puntualmente rilevato dalle sofisticate centraline di ARPAL nelle zone limitrofe alla zona dedicata alle crociere nel nostro porto. "Da un confronto con i responsabili di altri porti italiani che gestiscono crociere, è emerso peraltro come in tutti i casi citati nell' articolo si rilevi l' abnormità di quanto riferito, rispetto ai rilievi effettuati dalle varie Agenzie regionali - ha detto la presidente **Carla Roncallo** - . "Premesso questo, il tema della qualità dell' aria è assolutamente all' ordine del giorno nella nostra comunità e non lo vogliamo affatto sottovalutare. Proprio per questo, la situazione è costantemente monitorata attraverso un tavolo tecnico congiunto del quale fanno parte AdSP, Capitaneria di Porto, ARPAL, ASL e Comune della Spezia." Ad oggi i dati rilevati, disponibili anche sul sito

ARPAL, non hanno mai destato alcuna preoccupazione sul tema delle emissioni di zolfo, che invece appaiono fuori controllo secondo l' articolo di cui si parla. Le navi che scalano il nostro porto, inoltre, sono sempre più nuove, per la maggior parte dotate di scrubber, apparecchiature per il lavaggio dei fumi, che consentono quindi un drastico abbattimento delle emissioni gassose. Alcune delle navi, come l' Aida Nova e la Costa Smeralda, che già interessano nell' anno in corso il porto di Spezia, sono alimentate a GNL (Gas Naturale Liquido), uno dei combustibili più puliti oggi esistente e la politica delle grandi compagnie armatoriali, è assolutamente improntata al rispetto dell' ambiente. I numerosi controlli effettuati dalla Capitaneria peraltro, hanno sempre dato esito favorevole e nonostante tutto questo, sembra davvero si stia oggi creando un clima negativo su questo tema, che potrebbe essere provocato ad arte da qualcuno, che ha interesse a screditare l' intero settore. "Voglio assicurare tutti circa il fatto che il monitoraggio comunque continuerà e che nonostante non ci siano oggi motivi di allarme, sarà nostra cura fare quanto possibile per conseguire migliorie, come del resto è sempre possibile fare".

Inquinamento navale tra verità e fake news

LA SPEZIA In questi giorni sui media nazionali e su quelli locali interviene oggi con durezza su un tema che è più che attuale il presidente degli agenti marittimi spezzini Giorgio Bucchioni è uscita la notizia secondo cui una ricerca effettuata da una ONG con sede a Bruxelles (Transport & Environment) attesterebbe che il porto della Spezia nel 2017 è al 18° posto fra i porti europei quanto ad inquinamento determinato dalle navi da crociera. Prima di riprendere la nota degli agenti marittimi spezzini, ci sembra opportuno premettere che oggi l'ambiente sembra essere diventato nel bene e nel male il nuovo Molock nel nome del quale si chiede tutto e il contrario di tutto. In particolare nel settore delle crociere, dove evidentemente esistono interessi contrapposti non sempre così chiari. La ripresa di una simile indicazione continua la nota di Bucchioni che sarebbe eclatante se fosse il risultato di analisi a valle di una campagna di rilevamento che avesse basi tecnico scientifiche e non di stime satellitari o altro, viene percepita con preoccupazione da parte della comunità, sia essa portuale o cittadina e pone problemi di credibilità tanto da indurre taluno ad ipotizzare la fattispecie del procurato allarme prevista dal nostro codice penale. Il tema dell'inquinamento è certamente uno di quelli centrali nell'evoluzione della presenza dell'uomo, tant'è che la legislazione pone severi limiti alle emissioni in atmosfera e l'osservanza di tali limiti è demandata ad appositi organismi indipendenti che svolgono costantemente il loro compito sulla base di protocolli scientifici e non di stime. Occorre anche tenere presente che il settore crocieristico, proprio per le sue caratteristiche, ha sviluppato tecnologie idonee a minimizzare le emissioni quali alimentazione con LNG e scrubber senza dimenticare che dal prossimo anno il combustibile non potrà avere più dello 0,5% di tenore di zolfo. Infine vale la pena ricordare che le navi da crociera devono essere conformi alle normative internazionali ed in proposito sono certificate dai relativi Registri di appartenenza. Fatte queste premesse ribadisce Bucchioni credo indispensabile che venga offerta alla pubblica opinione un quadro UFFICIALE della situazione a cura degli Enti preposti, e quindi ARPAL, ASL, AdSP, Capitaneria, Comune ed ogni altro Ente che abbia competenze in materia. Senza sovraccaricare di dati che potrebbero essere di difficile lettura per i non addetti, sarebbe comunque basilare avere una tabella che indicasse i limiti di legge, le rilevazioni effettuate, gli eventuali sforamenti, le responsabilità eventualmente attribuibili, le differenze rilevate, se esistenti, nelle date di presenza delle navi da crociera rispetto alle date di assenza, le differenze nelle fasce orarie di maggior traffico stradale e di arrivo/partenza delle navi. Per concludere ribadisce il presidente degli agenti marittimi spezzini ricordo che alcune ricerche italiane in città portuali danno un livello di emissioni di origine portuale inferiore al 10% delle emissioni totali del comprensorio cittadino; con il che non si intende certo negare la necessità di ulteriori miglioramenti cui notizie come quella in argomento possono solo nuocere.



Inquinamento navi da crociera a Spezia, Clia: 'Fake news

Allarmi infondati dello studio che posizionerebbe il porto in cima alla classifica

Giulia Sarti

LA SPEZIA Dopo la notizia comparsa su alcuni organi di stampa nazionali e locali un paio di giorni fa secondi cui La Spezia si colloca in cima alle classifiche per inquinamento da fumi di navi da crociera nei porti europei e italiani, interviene l'Autorità competente con alcune precisazioni. Il dato si baserebbe secondo l'AdSp, su uno studio che non è dato conoscere e che comunque sembra non essere basato su dati rilevati, tanto è vero che gli stessi articoli parlano di stime' e non di dati scientifici misurati. Questo, scrive l'Autorità portuale, è assolutamente scorretto, anche perché una comunicazione di questo tipo rischia di procurare allarmi sull'inquinamento, del tutto infondati, nella popolazione. I contenuti dello studio e, quindi, degli articoli, sono ritenuti infondati e la Clia, associazione degli armatori di navi da crociera, li definisce fake news. Le stime' citate sono comunque ben diverse da ciò che invece viene puntualmente rilevato dalle sofisticate centraline di Arpal nelle zone limitrofe alla zona dedicata alle crociere nel nostro porto continuano dall'Autorità portuale. Da un confronto con i responsabili di altri porti italiani che gestiscono crociere, è emerso peraltro come in tutti i casi citati nell'articolo si rilevi l'abnormità di quanto riferito, rispetto ai rilievi effettuati dalle varie Agenzie regionali ha detto la presidente Carla Roncallo. Premesso questo, il tema della qualità dell'aria è assolutamente all'ordine del giorno nella nostra comunità e non lo vogliamo affatto sottovalutare. Proprio per questo, la situazione è costantemente monitorata attraverso un tavolo tecnico congiunto del quale fanno parte

AdSp, Capitaneria di porto, Arpal, Asl e Comune della Spezia. Ad oggi i dati rilevati, disponibili anche sul sito Arpal, non hanno mai destato alcuna preoccupazione sul tema delle emissioni di zolfo, che invece appaiono fuori controllo secondo l'articolo di cui si parla. Le navi che scalano il porto di La Spezia, spiega ancora la presidente, sono sempre più nuove, per la maggior parte dotate di scrubber, apparecchiature per il lavaggio dei fumi, che consentono quindi un drastico abbattimento delle emissioni gassose. Alcune delle navi, come l'Aida Nova e la Costa Smeralda, che già interessano nell'anno in corso il porto di Spezia, sono alimentate a Gnl, uno dei combustibili più puliti oggi esistente e la politica delle grandi compagnie armatoriali, è assolutamente improntata al rispetto dell'ambiente. I numerosi controlli effettuati dalla Capitaneria peraltro, hanno sempre dato esito favorevole e nonostante tutto questo, sembra davvero si stia oggi creando un clima negativo su questo tema, che potrebbe essere provocato ad arte da qualcuno, che ha interesse a screditare l'intero settore. Voglio rassicurare tutti -conclude la Roncallo- circa il fatto che il monitoraggio dell'inquinamento comunque continuerà e che nonostante non ci siano oggi motivi di allarme, sarà nostra cura fare quanto possibile per conseguire migliorie, come del resto è sempre possibile fare.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
Piazza del Legname, 21, 57123 - Livorno (LI)
www.messaggeromarittimo.it

Messaggero Marittimo.it Login

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOPARAPORTO

PORTI

Inquinamento navi da crociera a Spezia, Clia: "Fake news"

Allarmi infondati dello studio che posizionerebbe il porto in cima alla classifica

Publicato 14 ore fa il giorno 7 Giugno 2019
di Giulia Sarti

LA SPEZIA - Dopo la notizia comparsa su alcuni organi di stampa nazionali e locali un paio di giorni fa secondi cui La Spezia si colloca in cima alle classifiche per inquinamento da fumi di navi da crociera nei porti europei e italiani, interviene l'Autorità competente con alcune precisazioni. Il dato si baserebbe secondo l'AdSp, "su uno studio che non è dato conoscere e che comunque sembra non essere basato su dati rilevati, tanto è vero che gli stessi articoli parlano di 'stime' e non di dati scientifici misurati". Questo, scrive l'Autorità portuale, è assolutamente scorretto.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome
Nome e cognome

Indirizzo email:
Il tuo indirizzo email

Registrazione

ULTIME POPOLARI VIDEO

ADSP MAR LIGURE ORIENTALE verso il futuro

SHIPPING 12 ore fa
"Stay hungry, stay foolish": Piero Heri consegna 10 tonnellate di studio

PORTI 12 ore fa
Concessioni Piombino: più autonomia allo scalo

PORTI 12 ore fa
Unione di interessi tra Cpc e Cal del porto di Civitavecchia

PORTI 12 ore fa
Uniformare le richieste per scalare i porti europei

ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI: **ADSP MAR LIGURE ORIENTALE**
CARLA RONCALLO: «CLIA: «FAKE NEWS» FEATURES: INQUINAMENTO
LA SPEZIA: NAVI DA CROCIERA

DA NON PERDERE **Porti dell'Alto Tirreno**
al Transport Logistic

PRIMO ARTICOLO **Uniformare le**
richieste per scalare i

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Di Sarcina: «Dragaggi, accordo con i muscolai per spostare i vivai»

Sondra Coggio / LA SPEZIA Non sono stati i dragaggi a uccidere i muscoli in diga. E - secondo il segretario del **porto** Francesco Di Sarcina - i muscolai «lo hanno capito».

Intervenendo a Lerici a presentare le nuove linee strategiche del **porto**, Di Sarcina ha anticipato che ci saranno nuovi dragaggi. E ha parlato di accordi per «spostare» temporaneamente i vivai, quando si dragherà.

«Questo è un documento che ci permette di avere un futuro forse migliore del presente - ha spiegato - ma senza questo resta il presente, che piaccia o non piaccia. Quello che dico a molti oppositori è aiutateci a fare le cose per bene. I muscolai lo hanno capito.

Hanno capito che abbiamo stabilito un canale di comunicazione. Anche per i dragaggi.

Anche perché loro hanno capito una cosa che è sotto gli occhi di tutti. Dico una cosa pesante, qualcuno mi guarderà storto, ma sono abituato a di re quello che penso. Non è possibile e non sarà mai dimostrato che la morte dei muscoli in diga è dovuta ad un dragaggio a 5 chilometri di distanza. La verità giudiziaria lo dimostrerà. Lo ha in parte già dimostrato. Perché si è sgonfiata ma ve lo assicuro che scomparirà.

Perché è impossibile. In un golfo, è impossibile. In un mare aperto è un'altra storia. È letteralmente e scientificamente impossibile».

Di Sarcina ha detto che «noi con loro gli abbiamo detto non cambia niente, è un diritto per voi lavorare, siete una realtà di questo luogo, vi mettiamo nelle condizioni di farlo, operando insieme non nelle aule di tribunale ma facendo accordi». Quando si dragherà, ha detto, il **porto** sposterà gli impianti a sue spese: «E a dragaggio finito vi riportiamo dentro».

Questa è un' ammissione che possono morire, si è chiesto? «No. È la voglia di aiutare una comunità che ha bisogno di lavorare. Il **porto** ha le risorse per farlo e lo deve fare. Però deve dragare. Perché se non si draga, fra poco si porrà il problema occupazionale in questo **porto**. Non oggi, non domani ma fra alcuni anni perché i fondali sono fondamentali.

Non è che se tu non draghi continuano a venire le navi di oggi. No, quelle andranno via, diventeranno vecchie e arriveranno navi più grandi. E gli armatori andranno dove trovano un servizio completo. Lasceranno il **porto**. Si deve pensare anche a questo, non solo alla voglia di non fare danno.

Nessuno vuole fare danno. Li faremo con la massima attenzione, i dragaggi. Ma vanno fatti perché qui lavoreremo tutti, grazie ai dragaggi».



Messaggero Marittimo

La Spezia

AdSp mar Ligure orientale verso il futuro

Molo Garibaldi, digitalizzazione e unificazione dei servizi

Redazione

MONACO Carla Roncallo, presidente AdSp mar Ligure orientale, sintetizza tutti gli ultimi sviluppi, novità e interventi che hanno riguardato i porti di La Spezia e Marina di Carrara. Si parte dai sistemi digitali di controllo di accesso a porto e retroporto, passando per l'unificazione dei sistemi, fino a un commento sulla recente firma per l'ampliamento del Molo Garibaldi. Nel filmato, risponde alle nostre domande.



The Medi Telegraph

La Spezia

Svolta digitale in porto, La Spezia e Carrara battono tutti sul tempo

GIORGIO CAROZZI

Monaco di Baviera - Prima fra tutte le Autorità di sistema portuale in Italia, quella della **Spezia** - Marina di Carrara avvia il sistema digitale unificato: un Port Community System (Pcs) per i due scali, cui ben presto, rivela la presidente Carla Roncallo, si aggiungerà anche l'interporto di Santo Stefano Magra: «In questo modo avremo dato veramente corso al dettato della riforma portuale, che prevedeva non solo l'accorpamento tra diverse realtà, ma la creazione di un vero sistema, che deve comprendere anche le strutture alle spalle delle banchine». «Il Pcs - spiega Federica Montaresi, responsabile Progetti e innovazione dell'Authority - è il portale con cui gli operatori si interfacciano con il **porto**. Serve per esempio a spedizionieri e terminalisti per la gestione delle pratiche relative ai carichi, o agli autotrasportatori, che lo avranno in formato app, per conoscere i tempi di accesso allo scalo». In Italia, tutti i porti più grandi hanno il loro Pcs, che serve per tagliare le procedure cartacee e rendere le pratiche più veloci. Ma essendo che ogni scalo si è attrezzato negli anni in autonomia, il risultato è che oggi ad un **porto** corrisponde il proprio linguaggio informatico, che non parla con gli altri. Oppure ci sono scali, ed era proprio il caso di Carrara, che non avevano questo tipo di attrezzatura. «Ma un unico sistema - aggiunge Roncallo - serve a non duplicare le pratiche, che rallentano i flussi della merce». Proprio per questo il Pcs della **Spezia** e Marina di Carrara è nuovo, e già pronto per essere integrato sulla Piattaforma logistica nazionale di Uirnet la società partecipata da porti e interporti che da tempo si occupa della creazione di un unico Pcs nazionale. Oggi il Port Community System dei due porti è operativo ai terminal Lsct, al Terminal del Golfo per la parte di traffico dove il sistema risulta funzionale, e al terminal Mdc di Marina di Carrara. «Per Santo Stefano stiamo dialogando con l'Agenzia delle Dogane: teoricamente la parte retroporti poteva essere coinvolta nel Pcs solo dopo l'entrata in vigore dello Sportello Unico», dossier che però sembra essere finito inghiottito nei meandri ministeriali: proprio per questo alla **Spezia** si cerca di capire se c'è la strada per una deroga. Intanto, Roncallo sta incassando il via libera dei vari Comuni su cui si affaccia l'Adsp per completare la pianificazione strategica, cioè il Piano regolatore del sistema portuale. Intanto, Roncallo sta incassando il via libera dei vari Comuni su cui si affaccia l'Adsp per completare la pianificazione strategica, cioè il Piano regolatore del sistema portuale: «Alla **Spezia** stiamo portando avanti il Prp precedente, quindi non faremo grandi interventi. A Marina di Carrara invece l'ultimo piano risale al 1981: vorremmo provare a razionalizzare le attività, ponendo quelle più commerciali lontano dalla spiaggia, che invece confinerebbe con quelle più di tipo turistico, come il porticciolo, e senza mai superare il confine naturale del Torrente Carrione. Ma sono investimenti che vanno fatti, per un **porto** che dal 2016 ha raddoppiato i traffici».



ECONOMIA HANNO PRESO PARTE AL TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO

Le imprese portuali hanno il vento in poppa

BILANCIO positivo per le imprese del settore portuale che hanno preso parte a Transport Logistic di Monaco, una delle fiere internazionali più importanti del settore. Tra le imprese che hanno partecipato all' evento abbiamo Sapir (con il presidente Riccardo Sabadini e l' ad Mauro Pepoli), Tcr (presidente Giannantonio Mingozzi, direttore generale Milena Fico, responsabile commerciale Alessandro Battolini), DCS Tramaco (Riccardo Martini e Paolo Triossi), Sagem (Marco Battaglia), Fiore srl (Manlio e Maurizio Fiore). Il porto di Ravenna è stato rappresentato dall' Adsp presso lo stand apposito della Regione Emilia Romagna dove erano presenti anche centri intermodali e società di servizi. Sapir e Tcr si sono avvalsi anche del supporto di Contship Italia, la società che partecipa il terminal container ravennate, che compie 50 anni dalla fondazione. Per gli imprenditori ravennati si è trattato di una missione proficua. Ci sono stati contatti con una cinquantina di operatori europei che si sono particolarmente soffermati sulla proposta intermodale del porto di Ravenna che abbina le modalità nave-treno-gomma.

12 RAVENNA CRONACA | Resto del Carlino | SABATO 8 GIUGNO 2019

ECONOMIA HANNO PRESO PARTE AL TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO
Le imprese portuali hanno il vento in poppa

BILANCIO positivo per le imprese del settore portuale che hanno preso parte a Transport Logistic di Monaco, una delle fiere internazionali più importanti del settore. Tra le imprese che hanno partecipato all' evento abbiamo Sapir (con il presidente Riccardo Sabadini e l' ad Mauro Pepoli), Tcr (presidente Giannantonio Mingozzi, direttore generale Milena Fico, responsabile commerciale Alessandro Battolini), DCS Tramaco (Riccardo Martini e Paolo Triossi), Sagem (Marco Battaglia), Fiore srl (Manlio e Maurizio Fiore). Il porto di Ravenna è stato rappresentato dall' Adsp presso lo stand apposito della Regione Emilia Romagna dove erano presenti anche centri intermodali e società di servizi. Sapir e Tcr si sono avvalsi anche del supporto di Contship Italia, la società che partecipa il terminal container ravennate, che compie 50 anni dalla fondazione. Per gli imprenditori ravennati si è trattato di una missione proficua. Ci sono stati contatti con una cinquantina di operatori europei che si sono particolarmente soffermati sulla proposta intermodale del porto di Ravenna che abbina le modalità nave-treno-gomma.

I mille colori della Darsena

Tante famiglie e giovanissimi alla corsa. Mille i partecipanti



L'EVENTO Marina Militare, oggi si celebra la festa

OCCORRE ricordare la Festa della Marina Militare, oggi si celebra la festa della Marina. All'evento si è partecipato con entusiasmo. L'evento è stato organizzato dalla Marina di Ravenna. Al centro della manifestazione c'è stato il tema della Marina e della cultura. La festa è stata una grande occasione per tutti. Molti i partecipanti, soprattutto famiglie e giovanissimi. La manifestazione è stata molto coinvolgente e ha permesso di conoscere meglio la Marina e la sua storia.

ELIMINA DI GIUGNA

La gara di eliminazione della Coppa Offici è stata disputata con grande interesse. I partecipanti sono stati molto numerosi e la gara è stata molto competitiva. Il vincitore è stato [nome].

DA SPECIALI S. MARINO

S&B ARREDAMENTI

NEGLI EX LOCALI **Giorgi Casa** www.sbarredamentiimini.it

APERTO LA DOMENICA

Via Ausa, 194 ☎ 0541.905611 **CORIANO**

LIQUIDA TUTTO SCONTI fino al 60%

PER RINNOVO LOCALI E COLLEZIONI

BABINI www.babini.com

Il Nautilus

Ravenna

Il Porto di Ravenna presenta a Monaco il Progetto dell'Hub Portuale

Scritto da Redazione

Il Porto di Ravenna, che partecipa in questi giorni al Transport Logistic il più grande salone internazionale di logistica, mobilità, IT e gestione della supply chain, che si svolge a Monaco di Baviera dal 4 al 7 giugno si è presentato ed ha illustrato il Progetto Ravenna Port Hub di fronte ad una fitta platea di qualificati operatori del settore. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale è al Transport Logistic insieme a E.R.I.C. (Emilia Romagna Intermodal Cluster), il sistema logistico regionale dell'Emilia Romagna di cui fanno parte CE.P.I.M Centro Padano Interscambio Merci Spa, Dinazzano Po Spa, Interporto di Bologna Spa, Lotras Srl, Terminali Italia Srl, Terminal Piacenza Intermodale Srl e Terminal Rubiera Srl, con il coordinamento della Regione Emilia-Romagna e la consulenza della Fondazione Istituto sui Trasporti e Logistica ITL. Il Porto di Ravenna, unico Porto della Regione Emilia Romagna, si pone al centro della rete di nodi intermodali che il cluster ERIC raggruppa e che sono la proiezione di un comparto da oltre 10 mila imprese, quasi 80 mila occupati e con un fatturato di 12,3 miliardi di euro (il 15% del settore a livello nazionale). A Monaco è stato presentato il Progetto dell'Hub portuale che consentirà, grazie ad un investimento di oltre 235 milioni di euro, di avviare lavori di potenziamento infrastrutturale dello scalo cui devono, necessariamente accompagnarsi adeguati interventi di sviluppo dei collegamenti viari e ferroviari, al fine di garantirne la competitività nel prossimo futuro. Proprio per valorizzare il complesso dei punti intermodali del territorio e aumentare così la competitività dell'economia dell'Emilia-Romagna nel suo complesso è importante fare squadra e presentare ai mercati esteri le filiere logistiche ed i punti di scambio efficienti di cui la Regione dispone. Solo così oggi è possibile aumentare l'attrattività delle imprese e consentire lo sviluppo di questo settore, fondamentale per la crescita dell'intero territorio. L'edizione 2019 di Transport Logistic registra un significativo aumento di visitatori e conferma i grandi numeri che da sempre caratterizzano la manifestazione: circa 2400 gli espositori presenti, provenienti da oltre 60 paesi si sono infatti dati appuntamento a Monaco per presentare tutte le nuove tecnologie del settore e discutere, attraverso un ampio ed articolato programma di conferenze, del futuro di un mercato che sta cambiando, anche grazie alla digitalizzazione dei processi. Aumentano gli espositori internazionali e l'Italia si pone al vertice sia come numero di espositori, sia come quello di visitatori. Gli italiani sono presenti soprattutto tramite i porti, terminalisti e spedizionieri. A questo importante appuntamento del settore della logistica, dedicato a tutti gli aspetti del trasporto di merci su strada e ferrovia, il Porto di Ravenna è presente anche nello spazio espositivo della Associazione dei Porti Italiani (**ASSOPORTI**).



Piu Notizie

Ravenna

Il Porto di Ravenna partecipa a Fiera Transport Logistic Monaco

L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale è al Transport Logistic insieme a E.R.I.C. (Emilia Romagna Intermodal Cluster)

Il Porto di Ravenna, che partecipa in questi giorni al Transport Logistic - il più grande salone internazionale di logistica, mobilità, IT e gestione della supply chain, che si svolge a Monaco di Baviera dal 4 al 7 giugno - si è presentato ed ha illustrato il Progetto "Ravenna Port Hub" di fronte ad una fitta platea di qualificati operatori del settore. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale è al Transport Logistic insieme a E.R.I.C. (Emilia Romagna Intermodal Cluster), il sistema logistico regionale dell' Emilia Romagna di cui fanno parte CE.P.I.M Centro Padano Interscambio Merci Spa, Dinazzano Po Spa, Interporto di Bologna Spa, Lotras Srl, Terminali Italia Srl, Terminal Piacenza Intermodale Srl e Terminal Rubiera Srl, con il coordinamento della Regione Emilia-Romagna e la consulenza della Fondazione Istituto sui Trasporti e Logistica - ITL. Il Porto di Ravenna, unico Porto della Regione Emilia Romagna, si pone al centro della rete di nodi intermodali che il cluster ERIC raggruppa e che sono la proiezione di un comparto da oltre 10 mila imprese, quasi 80 mila occupati e con un fatturato di 12,3 miliardi di euro (il 15% del settore a livello nazionale). A Monaco è stato presentato il Progetto dell' Hub portuale che consentirà, grazie ad un investimento di oltre 235 milioni di euro, di avviare lavori di potenziamento infrastrutturale dello scalo cui devono, necessariamente accompagnarsi adeguati interventi di sviluppo dei collegamenti viari e ferroviari, al fine di garantirne la competitività nel prossimo futuro. Proprio per valorizzare il complesso dei punti intermodali del territorio e aumentare così la competitività dell' economia dell' Emilia-Romagna nel suo complesso è importante fare squadra e presentare ai mercati esteri le filiere logistiche ed i punti di scambio efficienti di cui la Regione dispone. Solo così oggi è possibile aumentare l' attrattività delle imprese e consentire lo sviluppo di questo settore, fondamentale per la crescita dell' intero territorio. L' edizione 2019 di Transport Logistic registra un significativo aumento di visitatori e conferma i grandi numeri che da sempre caratterizzano la manifestazione: circa 2400 gli espositori presenti, provenienti da oltre 60 paesi si sono infatti dati appuntamento a Monaco per presentare tutte le nuove tecnologie del settore e discutere, attraverso un ampio ed articolato programma di conferenze, del futuro di un mercato che sta cambiando, anche grazie alla digitalizzazione dei processi. Aumentano gli espositori internazionali e l' Italia si pone al vertice sia come numero di espositori, sia come quello di visitatori. Gli italiani sono presenti soprattutto tramite i porti, terminalisti e spedizionieri. A questo importante appuntamento del settore della logistica, dedicato a tutti gli aspetti del trasporto di merci su strada e ferrovia, il Porto di Ravenna è presente anche nello spazio espositivo della Associazione dei Porti Italiani (**ASSOPORTI**).



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

l' economia

Porto spa, Rifondazione chiede chiarezza sulla vendita

Il coordinatore comunale Marchini invita sindaco, sindacati e Authority a vigilare sul mantenimento dei posti di lavoro dopo il passaggio di quote al fondo F2i

Irene RubinoCARRARA. Rifondazione comunista accende i riflessori sulla cessione della Porto spa, il coordinatore Piero Marchini tuona: "Prioritario salvaguardare l' occupazione".

È notizia recente che Bogazzi abbia venduto la Porto spa alla F2i, il maggiore fondo infrastrutturale italiano con una dotazione di circa 5 milioni di euro. Parliamo di un affare nell' ordine delle decine di milioni di euro. Piero Marchini, coordinatore comunale di Rifondazione Comunista, lancia un appello: «Intendiamo sensibilizzare le istituzioni, la port authority e i sindacati affinché vigilino sulla correttezza dell' operazione. Segnaliamo che non ci sono stati incontri ufficiali coi sindacati, nonostante la Cgil ne abbia richiesto uno. Ricordiamo che non si parla solo d' infrastrutture private, ma anche pubbliche: e sappiamo che la parte pubblica è concessa al gestore previo il rispetto di un piano industriale e di un piano occupazionale. Qui sentiamo parlare solo di operazione commerciale, non di posti di lavoro. Non sappiamo nulla di come come saranno gestito le banchine pubbliche.

Con operazioni del genere, nel corso della sua storia il porto ha visto diminuire occupazione, stipendi, sicurezza, traffico e ricaduta sul territorio. Evidentemente le concessioni vengono date senza salvaguardare efficacemente i posti di lavoro».

Marchini si rivolge in primo luogo al sindaco De Pasquale: «Vogliamo che si faccia carico di seguire questa partita e che controlli il piano industriale della F2i, una società che si è appena aperta alle operazioni portuali. Cerchi di capire che destino spetterà agli attuali lavoratori».

Poi il coordinatore comunale di Rc si rivolge ai consiglieri comunali: «Se il sindaco non dovesse muoversi per primo, presentino un odg chiedendogli d' intervenire».

Marchini passa dunque alla Port authority: «La presidente **Carla Roncallo** ha affermato che le concessioni vanno assegnate in base a dei criteri precisi, in modo che non avvenga un semplice passaggio di capitale privato. La Port authority verifichi dunque se la concessione che passa di mano trova adeguati riscontri nel piano industriale. Altrimenti che la revochi e faccia un nuovo bando per terminal, banchine e piazzali». L' ultimo appello è rivolto alle organizzazioni sindacali tutte: Cgil, Cisl e Uil. «Vigilino assieme ai lavoratori affinché siano rispettati i diritti legislativi e in particolare il diritto al lavoro. Altrimenti indicano uno sciopero generale dei lavoratori. Questo non dev' essere il far West di chi investe in una politica fatta dello sfruttamento di cose, persone e ambiente».

" Marchini e Alfredo Rossi ricordano che la Compagnia lavoratori portuali un tempo dava lavoro a 360 più un centinaio di occasionali. «Ora i lavoratori della Porto si sono ridotti a un centinaio e non c' è più un organico fisso nei vari terminal», spiegano.

Il Tirreno

Livorno

la polemica

«Porto, Livorno ha potenzialità da Champions ma sa solo litigare: ora è in zona retrocessione»

Lo scossone choc del prof-imprenditore Gian Enzo Duci, numero uno nazionale degli agenti marittimi

Mauro ZucchelliLIVORNO. «Glielo dico io che sono genovese, Livorno avrebbe tutte le potenzialità per essere "il porto d'Italia. Eppure si sta buttando via. Colpa di chi? La comunità portuale ha una grossa responsabilità: sembra dedicarsi principalmente a litigare al proprio interno». Non potrebbe essere più chiaro Gian Enzo Duci, 46 anni, prof universitario e uomo d'affari ma soprattutto numero uno nazionale degli agenti marittimi e vicepresidente di Confetra, l'organizzazione di categoria (presieduta dal livornese Nereo Marcucci) che raggruppa le 32mila imprese del settore logistica in tutta Italia.

Quando parla di potenzialità il riferimento non è astratto: occhi puntati sull'infrastrutturazione ferroviaria. Soprattutto sul fatto che Livorno può utilizzare entrambe le direttrici verso il cuore d'Europa, tanto via Svizzera (Lötschberg-Gottardo-Monteceneri) alle spalle di Milano quanto via Brennero che è subito dietro il Nord Est. L'aveva già detto in una intervista al Tirreno due anni fa, adesso è tornato alla carica: l'ha fatto anche rispondendo alla rivista web dell' Authority, Port News.

A fine 2017 aveva portato sotto i riflettori dell'assemblea nazionale degli agenti marittimi tre fotografie di "porti della crisi": Gioia Tauro, Taranto e Venezia. «Ora i primi due - dice Duci - qualche passettino l'hanno fatto e la terza si difende, dovessi rifare adesso quell'iniziativa mi metterei semmai al capezzale di Livorno: è il vostro porto il "grande malato", ed è davvero incredibile se pensiamo allo sviluppo che potrebbe avere mentre, al contrario, non si fa altro che accapigliarsi».

Un esempio? La Via della Seta e l'inserimento nel grande business promosso dalla Cina: «Genova e Trieste sono state inserite ufficialmente, Venezia ci sta provando. Livorno: non pervenuta. Non credo neanche ci abbia provato, comunque non è sulla mappa. E' una cosa che sottolineo con amarezza, io a Livorno ho un ramo del parentado, tramite i Curletto siamo legati alla famiglia del campione olimpico Nedo Nadi».

Prima di tutto bisogna smetterla di litigare e basta. «Non crediate che a Genova non ci siano scontri, eccome se ci sono: ma alla fine anche chi litiga va a bussare alle porte della politica con una voce sola, o con il cappello in mano o pretendendo qualcosa ma facendo quadrato. Lo fai per portare a casa qualcosa, sul quale poi magari ci sarà da litigare all'interno. La dialettica interna supera qualsiasi possibilità di sviluppare una dialettica esterna».

C'è però chi vede in una fase di gestione commissariale l'unico modo di gettare acqua sul fuoco e magari limitare le guerre fratricide. «Il commissario Pietro Verna è una persona capace e dunque non è del suo valore che discutiamo. Quel che non va - afferma il leader nazionale di Federagenti - è il fatto che la comunità portuale non alzi la voce per chiedere tutta unita che il porto abbia un presidente anziché un commissario che può fare quel che può fare. Genova ha avuto come commissario una persona straordinaria come l'ammiraglio Giovanni Pettorino. Ma anche il miglior commissario possibile non basta, e dunque ho chiesto che Genova avesse un presidente per poter ragionare sul medio-lungo termine».

Senza volersi schierare da tifoso per l'uno o per l'altro, il presidente di Federagenti ricorda ad esempio che «Piombino ha da discutere opportunità per il futuro: le proposte vanno valutate, non lasciate lì».

Non dico che bisogna schierarsi in favore di questo o di quello, ma che si esiga che ci sia qualcuno che decide e poi tutti a lavorare».

Duci si affida alla parabola evangelica dei "talenti" per indicare l'atteggiamento di Livorno. «E' il tipo che nella parabola prende il tesoro e lo sotterra nel campo perché ha paura di farlo fruttare». E aggiunge: «Si ha il sospetto che nel porto di Livorno viga soprattutto un comandamento: l'importante è che nessuno emerga. Meglio lo 0-0 in serie C piuttosto che rischiare che sia qualcun altro a giocare in Champions League: ma oggi la competitività è tale che a



suon di pareggini si finisce solo in zona retrocessione». In ballo non è solo cosa si fa ma anche chi lo fa: «Alla fine - conclude Duci - c'è qualcuno che deve portare a casa un risultato ma, se queste sono le premesse, deve venire da fuori e invece conosco gente a Livorno che esprime competenze e professionalità. Oggi come oggi, c'è bisogno che qualcuno lo dica, il porto di Livorno non è sulla cartina e questo è oggettivamente un assurdo».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Tirreno

Livorno

Nautica

Porto in vendita, c'è l'intesa ma si firma venerdì

Ieri incontro fiume fra la società di Matteoli e i compratori della Acefold ma resta il riserbo sui dettagli del preliminare

CECINA. C'è l'intesa, ma non la firma. Non ancora - assicurano le parti - perché entro venerdì sarà sottoscritto il preliminare di vendita con cui la **Porto Spa** cede alla Acefold Service Company Limited il costruendo porto di Cecina.

Ieri pomeriggio, al termine di una riunione fiume che si è prolungata oltre 5 ore - presenti gli avvocati della **Porto Spa**, i legali dello studio Elexia per Acefold, il notaio ed i tecnici (geometri ed ingegneri) ancora della **Porto**, il presidente e due collaboratori dello staff della Spa e Piccionetti con alcuni collaboratori per il gruppo degli acquirenti - le parti hanno stilato un comunicato estremamente sintetico.

«Le parti comunicano - si legge nella nota diramata nel tardo pomeriggio - che in data odierna si sono riunite e hanno raggiunto gli accordi sui punti principali del contratto che sarà sottoscritto nei prossimi giorni». Come si capisce, non si entra nel merito di quello che sarà il contratto di vendita, ma si assicura che il preliminare verrà firmato. Entro venerdì - assicura invece Giuliano Matteoli, numero uno della **Porto spa**, che pur non entrando nel merito del contenuto dell'intesa, assicura che "tutti i punti principali concordati sono stati rispettati», esprimendo quindi soddisfazione per l'esito dell'incontro. Ricordiamo che l'operazione di cessione degli asset portuali vale circa 23 milioni ed avrebbe dovuto chiudersi il 15 maggio scorso. Questo perché la fase di due-diligence, concordata dalle parti e necessarie ad esaminare le situazioni finanziarie e contabili della **Porto Spa** e della Acefold, partita a febbraio, avrebbe dovuto chiudersi in 60 giorni, al 25 aprile.

La spa - su richiesta della società acquirente (la Acefold Company Limited, società registrata a Gibilterra e che farebbe riferimento alla famiglia Manz, imprenditori svizzeri del ramo alberghiero) - ha concesso una proroga per poter arrivare alla sottoscrizione del preliminare di vendita. Il termine scadeva ieri 7 giugno. E gli staff delle parti si sono messi al lavoro, sin dalla prima mattina, per approfondire alcuni dettagli della proposta. Sebbene il riserbo che circonda, ormai da tempo, questa operazione si sa comunque che la **Porto** avrebbe ottenuto la conferma della cessione di 180 posti, la proprietà di un ettaro nell'area est del comparto, l'uso della club house, la proprietà delle strutture sportive e sociali del porto, a carico dell'acquirente gli obblighi di estinguere i debiti in 12 mesi dal momento del rogito che sarà firmato a seguito della sottoscrizione del preliminare di vendita. Quali debiti? Quelli con le banche, il contenzioso con la Sales, il subentro nel preliminare per l'acquisto dell'area ubicata nel "Comparto Est" con l'accollo del debito residuo nei confronti degli attuali proprietari (circa 1,2 milioni), gli oneri in convenzione con Acefold che dovrebbe subentrare alla **Porto** accollandosi opere fondamentali come l'argine del fiume e il ponte su via Volterra. In attesa di conoscere i dettagli per il preliminare, si apprende comunque che sarebbe stato sottoscritto anche un regolamento del porto che consente di disciplinare l'attività portuale e quella delle aree condominiali.

--A.R.

CECINA - CASTAGNETO 37

Porto in vendita, c'è l'intesa ma si firma venerdì

Ieri incontro fiume fra la società di Matteoli e i compratori della Acefold ma resta il riserbo sui dettagli del preliminare

CECINA C'è l'intesa, ma non la firma. Non ancora - assicurano le parti - perché entro venerdì sarà sottoscritto il preliminare di vendita con cui la **Porto Spa** cede alla Acefold Service Company Limited il costruendo porto di Cecina. Ieri pomeriggio, al termine di una riunione fiume che si è prolungata oltre 5 ore - presenti gli avvocati della **Porto Spa**, i legali dello studio Elexia per Acefold, il notaio ed i tecnici (geometri ed ingegneri) ancora della **Porto**, il presidente e due collaboratori dello staff della Spa e Piccionetti con alcuni collaboratori per il gruppo degli acquirenti - le parti hanno stilato un comunicato estremamente sintetico. «Le parti comunicano - si legge nella nota diramata nel tardo pomeriggio - che in data odierna si sono riunite e hanno raggiunto gli accordi sui punti principali del contratto che sarà sottoscritto nei prossimi giorni». Come si capisce, non si entra nel merito di quello che sarà il contratto di vendita, ma si assicura che il preliminare verrà firmato. Entro venerdì - assicura invece Giuliano Matteoli, numero uno della **Porto spa**, che pur non entrando nel merito del contenuto dell'intesa, assicura che "tutti i punti principali concordati sono stati rispettati», esprimendo quindi soddisfazione per l'esito dell'incontro. Ricordiamo che l'operazione di cessione degli asset portuali vale circa 23 milioni ed avrebbe dovuto chiudersi il 15 maggio scorso. Questo perché la fase di due-diligence, concordata dalle parti e necessarie ad esaminare le situazioni finanziarie e contabili della **Porto Spa** e della Acefold, partita a febbraio, avrebbe dovuto chiudersi in 60 giorni, al 25 aprile.

Oltre 300 bimbi alla festa dello sport

Corse in bici, di calcio, bocce e tiro con l'arco. Alla fine pranzo con società sportive e insegnanti



Alcuni bambini e adulti durante la festa dello sport.

CECINA Un'atmosfera di festa e di sport si è creata nella cittadina di Cecina, in provincia di Livorno, per la festa dello sport organizzata dalla società sportiva locale. Oltre 300 bambini e adulti hanno partecipato alle varie discipline sportive, tra cui calcio, bocce, tiro con l'arco e ciclismo. L'evento si è concluso con un pranzo conviviale e un momento di relax.

CECINA Un'atmosfera di festa e di sport si è creata nella cittadina di Cecina, in provincia di Livorno, per la festa dello sport organizzata dalla società sportiva locale. Oltre 300 bambini e adulti hanno partecipato alle varie discipline sportive, tra cui calcio, bocce, tiro con l'arco e ciclismo. L'evento si è concluso con un pranzo conviviale e un momento di relax.



Banchine, serve ancora tempo

Il comitato di gestione fa slittare la decisione. Verna: «Entro l'anno»

UNA 'toccata e fuga' sulle problematiche del porto labronico, solo per sostituire Gabriele Gargiulo con Simone Gagliani nella carica di facente funzione di segretario generale dell'Autorità di sistema.

Per tutto il resto, il comitato di gestione portuale di ieri si è occupati esclusivamente di Piombino: ma le sperate concessioni delle banchine non sono ancora arrivate.

Come ha spiegato il commissario **Pietro Verna**, occorre prima stabilire i criteri di dettaglio delle concessioni, nel quadro di un vero e proprio piano di indirizzo 'che faccia superare anche la monocultura' delle acciaierie.

«PRESTO e bene» è il 'mantra' di **Verna**. Da qui l'approvazione su sua proposta di un «atto di indirizzo» che punta al progetto complessivo di allocazione delle aree portuali. Ma occorrerà tempo: secondo lo stesso **Verna**, entro l'anno e non prima si potrà avere un quadro realistico della situazione concessori «e degli imprenditori in campo».

Per farlo sono state potenziate anche le deleghe a Claudio Capuano, che diventa una specie di segretario generale bis per Piombino e l'Elba, con l'aggiunta di trasparenza e anticorruzione. Sarà anche lui a portare avanti l'atto di indirizzo e avviare la comparazione delle varie istanze di concessione. Lo farà attraverso parametri predefiniti dall'Authority, in linea con gli orientamenti ministeriali e delle altre Autorità indipendenti competenti, che verranno valutate e selezionate le varie richieste di concessione. APPROVATO l'atto di indirizzo, l'AdSP procederà a fissare, mediante apposito avviso, i termini con cui promuovere l'interesse da parte degli operatori privati, nonché i modi e i criteri con cui saranno valutate e selezionate le relative domande sulla base di precisi parametri e le condizioni delle concessioni demaniali che saranno rilasciate agli operatori prescelti. Sarà una commissione individuata dall'AdSP a stilare la graduatoria, lotto per lotto, delle richieste selezionate. A.F.

8 CRONACA LIVORNO SABATO 8 GIUGNO 2019 IL TELEGAFO

LA CITTA' E IL MARE

Banchine, serve ancora tempo

Il comitato di gestione fa slittare la decisione. Verna: «Entro l'anno»



LA SCELTA
Simone Gagliani è stato indicato facente funzione di segretario generale dell'Autorità di sistema del porto labronico. Il comitato di gestione portuale di ieri si è occupato esclusivamente di Piombino: ma le sperate concessioni delle banchine non sono ancora arrivate.

IL PROGETTO
L'Interreg assegna il 93% delle risorse a LURPA e REGIONI, nell'ambito del Feser della Toscana. Sono previsti 20 progetti di cui 10 sono destinati a LURPA e 10 a REGIONI. I progetti sono destinati a LURPA e REGIONI, nell'ambito del Feser della Toscana. Sono previsti 20 progetti di cui 10 sono destinati a LURPA e 10 a REGIONI.

CONSEGNA
Pietro Verna, commissario di Livorno, con il segretario generale dell'AdSP, Claudio Capuano.

BENETTI
Uno yacht conquista New York

ESCLUSIVA
In occasione del 50° anniversario della nascita di Benetti, il cantiere di Livorno ha realizzato uno yacht di 100 metri di lunghezza, il Benetti 100, che sarà consegnato a un cliente anonimo nel mese di settembre.

LA CERIMONIA PREMIATI GLI STUDENTI MERITEVOLI

Consegnate le borse di studio in memoria del cavaliere Tito Neri



LA CERIMONIA
La consegna delle borse di studio in memoria del cavaliere Tito Neri è stata celebrata in un'atmosfera solenne e commovente. Le borse di studio sono state consegnate ai meritevoli studenti da una commissione di esperti.

LO SPIRITO
Uno spirito di rispetto e di impegno sociale è stato il filo conduttore della cerimonia. Le borse di studio sono state consegnate ai meritevoli studenti da una commissione di esperti.

PREMIAZIONE
La consegna delle borse di studio in memoria del cavaliere Tito Neri è stata celebrata in un'atmosfera solenne e commovente.



Interreg It-Fr, per un Mediterraneo competitivo e sostenibile

Quattro gli assi di intervento del Programma, 200 mln le risorse

Quattro assi di intervento per il finanziamento di progetti che puntino a creare un'area mediterranea competitiva e sostenibile: è l'obiettivo dell'Interreg Italia-Francia **Marittimo** 2014-2020, il Programma transfrontaliero cofinanziato dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale (Fesr). Interreg coinvolge circa 6,5 milioni di abitanti e favorisce la cooperazione tra regioni italiane e francesi del mare Mediterraneo settentrionale: sono coinvolte cinque province della costa Toscana - Grosseto, Livorno, Massa Carrara, Lucca e Pisa -, Corsica, Sardegna, Liguria, i dipartimenti francesi delle Alpi-marittime e del Var in Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il programma ha un budget finanziario di quasi 200 milioni, cofinanziato dal Fesr per quasi 170 milioni: ad oggi, secondo il monitoraggio della Regione Toscana, è stato assegnato il 93% delle risorse a 98 progetti, di cui 89 coinvolgono partner toscani. Con l'avviso uscito a marzo 2019 (scadenza prorogata al 21 giugno 2019) si arriverà ad impegnare il 100% delle risorse finanziando progetti per l'acquisizione di servizi da parte delle imprese, per la realizzazione di un servizio di intelligence Ict per la mobilità intermodale dei passeggeri e un osservatorio transfrontaliero per il monitoraggio della qualità dell'aria nei porti. I quattro assi di intervento del programma, approvato dalla Commissione europea l'11 giugno 2015, sono: 'crescita e occupazione' nelle filiere della nautica e del turismo sostenibile; 'ambiente sicuro' da difendere dai rischi derivanti dal cambiamento climatico e dalle attività umane; 'patrimonio, bene comune' per migliorare la difesa e la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale; 'distanze ridotte' per lo sviluppo diffuso delle reti di connessioni terrestri e marittime. Il programma si sviluppa in parziale continuità con il programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Francia **marittimo** 2007-2013 che durante lo scorso settennato ha finanziato 87 progetti e si inserisce, come tutti gli altri strumenti della politica di coesione, nella Strategia Ue 2020 che punta ad una 'crescita intelligente, sostenibile e inclusiva' caratterizzata da alti livelli di occupazione, produttività e coesione sociale. Nello specifico, l'Interreg Italia-Francia declina questi obiettivi all'interno della dimensione fortemente marittima, tenendo conto delle problematiche e delle peculiarità delle aree insulari, ma anche delle zone interne.

Interreg It-Fr, per un Mediterraneo competitivo e sostenibile
Quattro gli assi di intervento del Programma, 200 mln le risorse

**PROGRAMMA EUROPEO
PROGRAMMA UE - SPECIALE**

CONSERVATI

- Sicurezza navigazione, i due progetti di Interreg** Sono i due progetti più grandi di cui è composta la Toscana, e riguardano la sicurezza e i soccorsi.
- Rischi da alluvione, interventi prevenzione con Interreg** Quattro i progetti già finanziati dal programma It-Fr marittimo.
- Smartia, per promuovere il turismo sostenibile** Progetto finanziato da Interreg con 1,5 mln.

Quattro assi di intervento per il finanziamento di progetti che puntino a creare un'area mediterranea competitiva e sostenibile: è l'obiettivo dell'Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020, il Programma transfrontaliero cofinanziato dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale (Fesr). Interreg coinvolge circa 6,5 milioni di abitanti e favorisce la cooperazione tra regioni italiane e francesi del mare Mediterraneo settentrionale: sono coinvolte cinque province della costa Toscana - Grosseto, Livorno, Massa Carrara, Lucca e Pisa -, Corsica, Sardegna, Liguria, i dipartimenti francesi delle Alpi-marittime e del Var in Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Il programma ha un budget finanziario di quasi 200 milioni, cofinanziato dal Fesr per quasi 170 milioni: ad oggi, secondo il monitoraggio della Regione Toscana, è stato assegnato il 93% delle risorse a 98 progetti, di cui 89 coinvolgono partner toscani. Con l'avviso uscito a marzo 2019 (scadenza prorogata al 21 giugno 2019) si arriverà ad impegnare il 100% delle risorse finanziando progetti per l'acquisizione di servizi da parte delle imprese, per la realizzazione di un servizio di intelligence Ict per la mobilità intermodale dei passeggeri e un osservatorio transfrontaliero per il monitoraggio della qualità dell'aria nei porti. I quattro assi di intervento del programma, approvato dalla Commissione europea l'11 giugno 2015, sono: 'crescita e occupazione' nelle filiere della nautica e del turismo sostenibile; 'ambiente sicuro' da difendere dai rischi derivanti dal cambiamento

I porti dell' Alto Tirreno al Transport Logistic

07 Jun, 2019 MONACO DI BAVIERA - L' ente portuale del Mar Tirreno Settentrionale si è presentato agli operatori internazionale della Fiera di Monaco di Baviera, Transport&Logistic. All' attenzione del mercato estero pertanto le potenzialità espresse dal sistema portuale dell' Alto Tirreno, in particolare, gli interventi di rafforzamento delle connessioni viarie e ferroviarie e ai progetti di grande infrastrutturazione dei porti di Livorno e Piombino , a cominciare dalla Piattaforma Europa , l' opera di ampliamento a mare con la quale lo scalo labronico mira a potenziare il traffico dei container e a liberare nuove importanti aree del Porto a favore di traffici come i rotabili e le auto. Erano presenti alla fiera il commissario **Pietro Verna**, il dirigente pianificazione e studi, Claudio Vanni, il responsabile unico del procedimento per la valutazione del project financing della piattaforma Europa , Paolo Scarpellini , la responsabile Ufficio Promozione, Francesca Morucci , e Massimiliano Barbera . Alla missione della port authority ha preso anche parte la Regione Toscana.

The screenshot shows the article page on the Corriere Marittimo website. The main content includes the article title "I porti dell'Alto Tirreno al Transport Logistic" and the date "07 Jun 2019". The text describes the port authority's participation at the Transport & Logistic fair in Monaco, highlighting infrastructure projects and key personnel like Pietro Verna. On the right, there are three advertisements: Toremar, Agenzia Marittima Aldo Spadoni (with contact info: Telefono 0586 248111, Fax 0586 248200), and CTN (Compagnie Tirreniche di Navigazione).

Porti dell'Alto Tirreno al Transport Logistic

Presentare agli operatori esteri le potenzialità del sistema portuale

Massimo Belli

MONACO Anche l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale ha partecipato in questi giorni al Transport Logistic, la fiera leader a livello mondiale per la logistica che si svolge con cadenza biennale a Monaco di Baviera. All'evento erano presenti il commissario Pietro Verna, il dirigente Pianificazione e studi, Claudio Vanni, il responsabile unico del procedimento per la valutazione del project financing della piattaforma Europa, Paolo Scarpellini, la responsabile Ufficio promozione dell'ente, Francesca Morucci, e Massimiliano Barbera. L'obiettivo della presenza dell'AdSp è stato quello di presentare agli operatori esteri le potenzialità espresse dal sistema portuale dell'Alto Tirreno. In particolare, grande attenzione è stata riservata agli interventi di rafforzamento delle connessioni viarie e ferroviarie e ai progetti di grande infrastrutturazione dei porti di Livorno e Piombino, a cominciare dalla piattaforma Europa, l'opera di ampliamento a mare con la quale lo scalo labronico mira a potenziare il traffico dei container e a liberare nuove importanti aree del porto a favore di traffici come i rotabili e le auto nuove. Alla missione della Port Authority ha preso anche parte la Regione Toscana. Nella foto, da sinistra: Claudio Vanni, Marco Bennici (Regione Toscana), Pietro Verna, Paolo Scarpellini, Francesca Morucci e Massimiliano Barbera.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. The article title is 'Porti dell'Alto Tirreno al Transport Logistic' with a sub-headline 'Presentare agli operatori esteri le potenzialità del sistema portuale'. The author is Massimo Belli, dated June 7, 2019. A photo shows six people at the event. A sidebar on the right includes a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with thumbnails and titles like 'Industria lombarda alla scoperta della Cina' and 'Porti dell'Alto Tirreno al Transport Logistic'.

The Medi Telegraph

Livorno

Livorno e Piombino svelano i loro piani alla platea di Transport Logistic

ALBERTO QUARATI

Monaco di Baviera - L' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato al Transport Logistic, la fiera leader a livello mondiale per la logistica che si svolge con cadenza biennale a Monaco di Baviera. Alberto Quarati, inviato - giugno 07, 2019 Tweet NEXT PREV TAG Ports - Short Sea - Intermodal and Logistics - Road, Rail, Air Transport - Sea Transport Monaco di Baviera - L' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato al Transport Logistic, la fiera leader a livello mondiale per la logistica che si svolge con cadenza biennale a Monaco di Baviera. All' evento erano presenti il commissario **Pietro Verna**, il dirigente pianificazione e studi, Claudio Vanni, il responsabile unico del procedimento per la valutazione del project financing della piattaforma Europa, Paolo Scarpellini, la responsabile Ufficio Promozione dell' ente, Francesca Morucci, e Massimiliano Barbera. L' obiettivo della presenza del' Adsp è stato quello di presentare agli operatori esteri le potenzialità espresse dal sistema portuale dell' Alto Tirreno. In particolare, grande attenzione è stata riservata agli interventi di rafforzamento delle connessioni viarie e ferroviarie e ai progetti di grande infrastrutturazione dei porti di Livorno e Piombino, a cominciare dalla Piattaforma Europa, l' opera di ampliamento a mare con la quale lo scalo labronico mira a potenziare il traffico dei container e a liberare nuove importanti aree del Porto a favore di traffici come i rotabili e le auto nuove. Alla missione della Port Authority ha preso anche parte la Regione Toscana. Hai poco tempo? Ricevi le notizie più importanti della settimana.

The screenshot shows the website 'The Medi Telegraph' with a navigation bar at the top. The main article is titled 'Livorno e Piombino svelano i loro piani alla platea di Transport Logistic'. The article text is partially visible, matching the text in the main block. To the right of the article, there are several widgets: 'MAGAZINE' with a 'LEADER' badge, 'PUBBLICAZIONI' with 'TIM' and 'L'ESPRESSO' logos, a 'SARDEGNA CORSICA' section with '32 24' and 'EURO A PERSONA' text, and a 'PILOTINA BLOG' section with a date of '22 April 2019'. At the bottom right, there is a 'SHIPPING MOVEMENTS' section with icons for 'PORTS', 'SERVICES', and 'PORTS OF GENOVA'.

'Microtunnel', un altro rinvio infinito?

LIVORNO La buona notizia è che in Darsena Toscana il primo trimestre dei traffici dei contenitori sono in forte crescita: con almeno il 25% di aumento dei TEU nel terminal TDT e pressoché lo stesso nel dirimpettaio terminal Lorenzini & C. partecipato da Msc. Nel comitato di gestione portuale che era in programma per ieri dovrebbe anche essere stata conclusa la pratica per il rinnovo decennale della concessione allo stesso Lorenzini & C, che consentirà al terminal di potenziare ulteriormente le proprie strutture. La cattiva notizia invece è che sia per Lorenzini sia per il TDT pesano i nuovi ritardi per il completamento di quell'operazione tante volte annunciata e tante volte sospesa per il microtunnel nella strettoia del Marzocco, cioè l'ingresso del canale industriale dove i tubi sottomarini dell'Eni rappresentano un insormontabile ostacolo ai dragaggi oltre gli 11 metri. Un ostacolo che impedisce di fatto alle più grandi contenitori delle Alleanze armatoriali di entrare nel porto con unità che peschino più di 10,50 metri (considerando una minima soglia di sicurezza necessaria). La soluzione del microtunnel, che doveva consentire di spostare e approfondire i tubi Eni, era prevista per la fine del 2018, poi spostata alla fine del 2019: ma sembra che non se ne farà di niente almeno per un altro anno. Un disastro.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'Microtunnel', un altro rinvio infinito?'. The page includes a navigation menu (HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI, SFOGLIABILE), a main article with a sub-header, a date '8 giugno 2019', social media sharing buttons, a PDF download option, and a sidebar with various maritime-related advertisements and logos.

Il Tirreno

Piombino, Isola d' Elba

LA SCELTA

Rafforzati poteri di Claudio Capuano su Piombino

Il commissario dell' Authority **Pietro Verna** ha deciso di rafforzare le deleghe del dirigente Claudio Capuano che si occupa del porto di Piombino. La proposta è stata accolta all' unanimità dal comitato di gestione. Secondo quanto reso noto da Palazzo Rosciano, Capuano potrà «svolgere funzioni istruttorie e di proposta con riferimento a materie di rilievo locale, coordinare le operazioni in porto e rilasciare concessioni per periodi sino alla durata di quattro anni».

LIVORNO

«Porto, Livorno ha potenzialità da Champions ma sa solo litigare: ora è in zona retrocessione»

La scossone choc dei prof-imprenditori Gian Enzo Duci, numero uno nazionale degli agenti marittimi

LA POLITICA

LA SCELTA

Rafforzati poteri di Claudio Capuano

Il commissario dell' Authority **Pietro Verna** ha deciso di rafforzare le deleghe del dirigente Claudio Capuano che si occupa del porto di Piombino. La proposta è stata accolta all' unanimità dal comitato di gestione. Secondo quanto reso noto da Palazzo Rosciano, Capuano potrà «svolgere funzioni istruttorie e di proposta con riferimento a materie di rilievo locale, coordinare le operazioni in porto e rilasciare concessioni per periodi sino alla durata di quattro anni».

LA SCELTA

Rafforzati poteri di Claudio Capuano

Il commissario dell' Authority **Pietro Verna** ha deciso di rafforzare le deleghe del dirigente Claudio Capuano che si occupa del porto di Piombino. La proposta è stata accolta all' unanimità dal comitato di gestione. Secondo quanto reso noto da Palazzo Rosciano, Capuano potrà «svolgere funzioni istruttorie e di proposta con riferimento a materie di rilievo locale, coordinare le operazioni in porto e rilasciare concessioni per periodi sino alla durata di quattro anni».

PEUGEOT 208
IMPOSSIBILE RESISTERE

208 Active PT. 68CV
TUA DA **9.350 €** 100€ premio e con finanziamento I-MOVE

ANTICIPO ZERO
189 € AL MESE TAN 4,75% TAEG 2,19%

CONCESSIONARIA E CENTRO RINNOVAZI
PEUGEOT PER LE PROVINCE DI LIVORNO
E PISTOIA - VENDITA RICAMB

BARONCINI NELLO S.r.l.
SEDE: Via Firenze, 91-93 LIVORNO - Tel. 0586-447000 www.baroncininello.it

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

per immaginisi comincia il 12le scelte di verna

La svolta del porto A Capuano la delega per selezionare le nuove aziende

Da assessore a gestore degli spazi portuali Grande traffico di navi da crociera nel mese di giugno L' ex assessore accoglierà le istanze per le aree dello scalo Procedure più snelle: creare lavoro e uscire dall' immobilismo

piombino. Su proposta del Commissario dell' Autorità di sistema, **Pietro Verna** il comitato di gestione ha dato l' ok a due decisioni importanti per il futuro del porto. La prima prevede il rafforzamento delle deleghe oggi in mano al dirigente Claudio Capuano. Sono stati infatti affidati all' attuale responsabile di trasparenza e anti-corrruzione dell' Ente, nuovi importanti compiti gestionali: d' ora in poi Capuano avrà funzioni istruttorie e di proposta con riferimento a materie di rilievo locale, coordinerà le operazioni in porto e rilascerà concessioni per periodi sino alla durata di quattro anni. La decisione risponde alla necessità di assicurare autonomia allo scalo per conseguire la necessaria snellezza nelle procedure riguardanti i porti di giurisdizione della soppressa autorità portuale piombinese (Piombino, Portoferraio Rio Marina/Cavo). Insomma, un punto di riferimento operativo cui poter fare affidamento da parte degli operatori . È stato inoltre approvato dal Comitato un importante Atto di indirizzo col quale il commissario **Verna** si ripromette di definire un vero e proprio "Progetto di allocazione delle nuove aree portuali".

L' atto di indirizzo, che anticipa il prossimo aggiornamento del Piano operativo triennale (di cui diventerà parte integrante), si pone come riferimento strategico per le nuove aree del porto con l' obiettivo della riqualificazione e riconversione industriale, in modo più aderente alle attuali condizioni generali del contesto. Si intende favorire l' insediamento di nuove attività, fissando contestualmente criteri oggettivi e trasparenti con cui valutare ed eventualmente comparare i diversi progetti di insediamento da tempo all' attenzione dell' Autorità di sistema portuale e anche quelli futuri.

«Con questo atto - ha detto Capuano - indichiamo prima di tutto quali sono le aree già pronte all' uso, e quelle che devono essere ancora completate. Quindi definiamo in modo chiaro in che modo intendiamo sviluppare il porto e si individuano le imprese effettivamente interessate a insediarsi sul porto». Verranno innanzitutto privilegiate quelle istanze che consentiranno al porto di superare la monocultura siderurgica, favorendo l' insediamento di attività che, ancorché non direttamente ed esclusivamente rispondenti ad uno sviluppo industriale, rappresentino effettive occasioni di nuove e concrete opportunità imprenditoriali. Con un occhio di riguardo alle richieste di concessione che porteranno innovazione tecnologica e occupazione. Verranno preferiti gli operatori disponibili ad effettuare investimenti per l' ammodernamento dello scalo.

Capuano assicura che la procedura per l' assegnazione delle aree sarà snella e chiara: qualunque imprenditore potrà avanzare le proprie manifestazioni di interesse, e chi lo avesse già fatto in passato potrà riformulare le proprie istanze».

Approvato l' atto di indirizzo, l' Adsp fisserà i termini con cui promuovere l' interesse degli operatori privati, nonché i modi e i criteri con cui saranno valutate e selezionate le relative domande. Sarà una commissione a stilare la graduatoria, lotto per lotto, delle richieste selezionate. Le imprese selezionate sottoscriverranno infine un accordo con il quale verranno messi nero su bianco gli impegni da rispettare sia per l' una che per l' altra parte. «Entro l' anno saremo in grado di avere un quadro chiaro della situazione concessoria del porto di Piombino e degli imprenditori in campo», ha concluso Capuano.

Nel corso della seduta Simone Gagliani è stato nominato nuovo segretario generale facente funzione dell' ente.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Passaggio di consegne tra Loprieno e Chessari

PIOMBINO. Gonfaloni dei Comuni e labari delle Associazioni combattentistiche che lottano col vento. Oltre alle autorità religiose e militari gli ospiti ci sono tutti: sindaci, imprenditori, operatori portuali. Con l' inno di Mameli comincia - a Marina, per la prima volta - la cerimonia per il cambio di comandante alla Capitaneria di porto di Piombino.

Il tenente di vascello Rossella Loprieno lascia il comando al tenente di vascello Valerio Chessari. Saluti e ringraziamenti. «Grazie ai sindaci - sottolinea Loprieno - che non mi hanno mai voltato le spalle anche nelle situazioni più difficili...grazie al mio piccolo Mattia sono un comandante e una mamma migliore». Dunque dopo il triennio piombinese, benvenuto a Chessari: «Gioia e orgoglio per la responsabilità - commenta il nuovo comandante - assicuro massimo impegno e dedizione, insieme ai valenti collaboratori, per la sicurezza di persone ambiente».

The collage shows several pages from the newspaper 'Il Tirreno' (Piombino edition). The main article is titled 'La svolta del porto A Capuano la delega per selezionare le nuove aziende'. Other articles include 'Passaggio di consegne tra Loprieno e Chessari' and 'Ritrovamento storico di Abazia di San Pietro in Balassuolo'. There are also photos of port activities and a historical site.

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

Al via la stagione delle crociere

Mercoledì attracca la Marella Discovery 2. Poi altri 15 sbarchi

AL VIA la stagione delle crociere al porto di Piombino. La prima nave ad attraccare alla banchina sarà la Marella Discovery 2. L' arrivo è previsto mercoledì 12 giugno alle 8. La nave Marella Discovery 2, che può ospitare fino a 1800 passeggeri, arriva da Salerno e ripartirà alla volta di Porto Torres alle 19 sempre del 12 giugno.

SI TRATTA della prima crociera delle sedici previste in arrivo a Piombino durante il 2019: a distanza di pochi giorni infatti, sabato 15 giugno, sosterà a Piombino la nave Marella Dream (1500 passeggeri, in arrivo da Propriano con rotta verso Santa Margherita), martedì 18 giugno arriverà la Marella explorer 2 (1800 passeggeri, da Propriano in Corsica e prosegue verso Napoli); una nave da crociera è prevista in arrivo a luglio ed un' altra a agosto mentre la maggior parte degli arrivi sono previsti nei mesi di settembre (4 arrivi) e ottobre (5 arrivi). Chiudono la stagione altri due arrivi a novembre.

Per i crocieristi che sbarcheranno al porto di Piombino, il Comune, con uno stanziamento di circa 3.000 euro, insieme a Parchi Val di Cornia, Tiemme, Consorzio Tutela Vini Doc Val di Cornia, Confesercenti, Confcommercio, Cna, Campagna amica e Coldiretti, ha organizzato un servizio di accoglienza prevedendo oltre al trasporto dal porto al centro cittadino, anche aperture e visite speciali nei musei e luoghi di interesse della città, degustazioni di prodotti locali e tour della città in trenino. In occasione dell' arrivo della Marella Discovery 2, il mercato settimanale in via Ferrer si protrarrà fino alle 15.30.

IL SETTORE crociere a Piombino è in crescita, anche se in termini assoluti i numeri sono bassi rispetto al totale dei passeggeri dei traghetti per le isole che sfiorano i 4 milioni all' anno. Comunque nel 2018 i numeri relativi al settore crociere a Piombino, con 5 scali e 5.492 crocieristi, sono più che raddoppiati rispetto al primo semestre 2017, quando gli scali sono stati 2 per 2.163 passeggeri.

L' obiettivo è quello di far crescere ancora il settore crociere anche perché oltre ai servizi sul porto, tutto il territorio della val di Cornia beneficia dei flussi turistici.

In particolare c' è una buona richiesta per i tour del vino e delle cantine. I nostri vini sono conosciuti e apprezzati in tutto il mondo e lo scalo di Piombino è vicino alle aziende più famose. Ormai il turismo del vino è un settore solido e in crescita costante e le crociere con visitatori, spesso provenienti dal mondo anglosassone, sono una conferma delle tendenze.

The clipping contains several articles: 'Al via la stagione delle crociere' (main headline), 'Mercoledì attracca la Marella Discovery 2. Poi altri 15 sbarchi', 'Noto commerciante trovato morto', 'Piombo Indagine della Gdf', 'Fatture false in azienda Madre e figlio denunciati', 'Piombino Ballottaggio tra Ferreri e Timpestini', 'Il piombinese torna al mare Tempo di scegliere il nuovo sindaco', and 'Venturina "Falso in conto" torna lunedì'. It includes photos of a group of people and a man in a uniform.



Sicurezza navigazione, i due progetti di Interreg

Sono Sicumar plus, di cui è capofila la Toscana, e Impact

Costruire una rete di monitoraggio del mare per rendere più sicuro il Mediterraneo nord-occidentale. E' questo l' obiettivo di due progetti, Sicumar plus e Impact , finanziati grazie al Programma europeo transfrontaliero Interreg Italia-Francia che, con una dotazione di quasi 200 milioni, punta su progetti per un' area marittima più competitiva e sostenibile. La sicurezza della navigazione è un tema sempre più centrale per il Mediterraneo come è emerso da alcuni disastri navali, primo tra tutti quello della Costa Concordia. Per questo motivo, il programma Interreg ha finanziato i due progetti in grado di migliorare la tutela dell' ambiente marino, promuovendo allo stesso tempo la sicurezza della navigazione per prevenire il rischio di incidenti. Nel dettaglio, il progetto Sicumar plus, di cui la Regione Toscana è capofila, intende monitorare tutta l' area marina transfrontaliera , a cominciare però dalle zone di particolare criticità, quali il canale di Corsica, il canale di Piombino, il parco dell' Arcipelago Toscano, quello di Capo Corso e delle Bocche di Bonifacio, nonché le aree marine protette, le aree **portuali**, le aree a particolare vocazione turistica . Il costo di tale progetto è pari a 6,68 milioni di euro. Della tutela delle aree marine protette vicine a zone **portuali** si occupa, in particolare, il progetto Impact che ha l' obiettivo di definire piani transfrontalieri di gestione sostenibile per la protezione efficace di queste aree in armonia con le esigenze di sviluppo dei porti. Per farlo utilizza gli stessi strumenti tecnologici di monitoraggio di Sicumar plus. Il progetto è finanziato con 1,9 milioni del Programma europeo.

ANSA Toscana

PROGRAMMI EUROPEI

FORMAZIONE - RICERCA E INNOVAZIONE - LAVORO - GIOVANI - SVILUPPO RURALE - TERRITORIO - COSTE E MARE - AGRICOLTURA E PESCA - AGROBIOLOGIA

ANSA > Toscana > Programmi Europei > Coste e mare > Sicurezza navigazione, i due progetti di Interreg

PROGRAMMI EUROPEI

FONDI UE

Sicurezza navigazione, i due progetti di Interreg

Sono Sicumar plus, di cui è capofila la Toscana, e Impact

Redazione ANSA 07 giugno 2018 09:58

IMMAGINE INFORMATICA

Costruire una rete di monitoraggio del mare per rendere più sicuro il Mediterraneo nord-occidentale. E' questo l'obiettivo di due progetti, Sicumar plus e Impact, finanziati grazie al Programma europeo transfrontaliero Interreg Italia-Francia che, con una dotazione di quasi 200 milioni, punta su progetti per un'area marittima più competitiva e sostenibile. La sicurezza della navigazione è un tema sempre più centrale per il Mediterraneo come è emerso da alcuni disastri navali, primo tra tutti quello della Costa Concordia. Per questo motivo, il programma Interreg ha finanziato i due progetti in grado di migliorare la tutela dell'ambiente marino, promuovendo allo stesso tempo la sicurezza della navigazione per prevenire il rischio di incidenti.

Nel dettaglio, il progetto Sicumar plus, di cui la Regione Toscana è capofila, intende monitorare tutta l'area marina transfrontaliera, a cominciare però dalle zone di particolare criticità, quali il canale di Corsica, il canale di Piombino, il parco dell'Arcipelago Toscano, quello di Capo Corso e delle Bocche di Bonifacio, nonché le aree marine protette, le aree portuali, le aree a particolare vocazione turistica. Il costo di tale progetto è pari a 6,68 milioni di euro.

Della tutela delle aree marine protette vicine a zone portuali si occupa, in particolare, il progetto Impact che ha l'obiettivo di definire piani transfrontalieri di gestione sostenibile per la protezione efficace di queste aree in armonia con le esigenze di sviluppo dei porti. Per farlo utilizza gli stessi strumenti tecnologici di monitoraggio di Sicumar plus. Il progetto è

Concessioni Piombino: più autonomia allo scalo

Comitato di gestione nomina Simone Gagliani nuovo segretario generale facente funzione

Giulia Sarti

LIVORNO Fare presto e bene, nel rispetto delle norme e della piena trasparenza amministrativa. È questa la parola d'ordine con cui il Commissario dell'AdSp, Pietro Verna, ha chiesto al Comitato di gestione il via libera a due decisioni che avranno un impatto, auspicabilmente positivo, sul futuro del porto di Piombino. La prima riguarda il rafforzamento delle deleghe oggi in mano al dirigente delegato preposto all'ufficio Territoriale Portuale di Piombino, Claudio Capuano. All'attuale dirigente trasparenza e anti-corrruzione dell'Ente sono stati affidati nuovi importanti compiti gestionali: potrà svolgere funzioni istruttorie e di proposta con riferimento a materie di rilievo locale, coordinare le operazioni in porto e rilasciare concessioni per periodi sino alla durata di quattro anni. La decisione, accolta all'unanimità dal Comitato, risponde alla necessità di assicurare allo scalo piombinese l'autonomia necessaria per conseguire massima snellezza nelle procedure afferenti ai porti di giurisdizione della soppressa Autorità portuale piombinese (Piombino, Portoferraio Rio Marina/Cavo) e, con la presenza costante di un alto dirigente cui poter fare affidamento da parte degli operatori e degli utenti portuali. Sempre con riferimento a Piombino è stato inoltre approvato dal Comitato un importante Atto di indirizzo col quale il commissario Verna si ripromette di definire un vero e proprio Progetto di allocazione delle nuove aree portuali. L'atto di indirizzo, che anticipa il prossimo aggiornamento del Piano operativo triennale e di cui diventerà parte integrante, partendo dalla fotografia dell'attuale situazione del porto di

Piombino, si pone come riferimento strategico per le nuove aree dello scalo piombinese che, nel riprendere l'obiettivo della riqualificazione e riconversione industriale, in modo più aderente alle attuali condizioni generali del contesto, intende favorire l'insediamento di nuove attività, fissando contestualmente criteri oggettivi e trasparenti con cui valutare ed eventualmente comparare i diversi progetti di insediamento da tempo all'attenzione dell'Autorità di Sistema portuale e anche quelli futuri. Con questo atto ha detto Capuano facciamo chiarezza su due cose: indichiamo prima di tutto quali sono le aree disponibili, già pronte all'uso, e quali quelle che necessitano di essere ancora completate. In secondo luogo definiamo in modo chiaro in che modo intendiamo sviluppare il porto e individuare, previa procedura di evidenza pubblica, le imprese effettivamente interessate a insediarsi sul porto. Sarà attraverso parametri predefiniti dall'Authority, in linea con gli orientamenti ministeriali e delle altre Autorità indipendenti competenti, che verranno valutate e selezionate le varie richieste di concessione. Verranno innanzitutto privilegiate quelle istanze che consentiranno al porto di superare la monocultura siderurgica che in questi anni ha caratterizzato il suo sviluppo industriale, favorendo l'insediamento di attività che, ancorché non direttamente ed esclusivamente rispondenti ad uno sviluppo industriale, rappresentino effettive occasioni di nuove e concrete opportunità imprenditoriali. Allo stesso tempo, verrà valorizzato il valore aggiunto che le richieste di concessione sapranno portare in termini di innovazione tecnologica, impatto ambientale e occupazione. Non solo: verranno preferiti quegli operatori che si dichiareranno disponibili ad effettuare nuovi investimenti per l'ammodernamento dello scalo. Capuano ha assicurato che la procedura per le concessioni sarà snella e chiara: Consentiremo a chiunque lo voglia di farci avere le proprie manifestazioni di interesse. A chi lo avesse già fatto in passato, daremo inoltre la possibilità di riformulare le proprie istanze sulla base delle linee guida contenute nell'atto di indirizzo. Una volta approvato, l'AdSp procederà a fissare, mediante apposito avviso, i termini con cui promuovere l'interesse da parte degli operatori privati, nonché i modi e i criteri con cui saranno valutate e selezionate le relative domande sulla base di precisi parametri e le condizioni delle concessioni demaniali che saranno rilasciate agli operatori prescelti. Sarà una commissione individuata dall'AdSp a stilare la graduatoria, lotto per lotto, delle richieste selezionate. Le imprese selezionate sottoscriverranno infine con l'AdSp un accordo procedimentale con il quale verranno messi nero su bianco

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below this, the article title 'Concessioni Piombino: più autonomia allo scalo' is prominently displayed. Under the title, it says 'Comitato di gestione nomina Simone Gagliani nuovo segretario generale facente funzione'. There is a small photo of two men in suits, likely the officials mentioned in the text. To the right of the article, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' with small thumbnail images and titles of other articles. At the bottom of the screenshot, there is a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'ADSP MAR TIRRENO SETTEMBRALE', 'ATTO DI INDIRIZZO', 'CLAUDIO CAPUANO', 'COMITATO DI GESTIONE', 'CONCESSIONI', 'WEATHER', 'WABRIELE GARDIGLIO', and 'PIETRO VERNA'.

gli impegni da rispettare sia per l'una che per l'altra parte. Entro l'anno saremo in grado di avere un quadro chiaro della situazione delle concessioni del porto di Piombino e degli imprenditori in campo, ha concluso Capuano. Nel corso della seduta l'Organo esecutivo di Palazzo Rosciano ha infine preso un'altra importante decisione, accogliendo all'unanimità la proposta di nomina di Simone Gagliani a nuovo segretario generale facente funzione dell'ente. Gagliani, attuale dirigente amministrativo dell'AdSp, subentra a Gabriele Gargiulo.

Porto di Piombino, ecco regole e gare per investitori

A leggere il comunicato stampa con cui l' Autorità portuale del Mar Tirreno settentrionale annuncia oggi, 7 giugno - dopo le polemiche che si sono alzate nei giorni scorsi sulla sua inerzia - le nuove regole (tecnicamente: un atto di indirizzo) per la futura concessione delle banchine del porto di Piombino, la prima cosa che viene da pensare è: ma finora come ha funzionato? Il commissario dell' Autorità, **Pietro Verna** (in carica dallo scorso marzo), ha messo nero su bianco una risposta indiretta: «Entro l' anno saremo in grado di avere un quadro chiaro della situazione concessoria del porto di Piombino e degli imprenditori in campo». Oggi quel quadro non c' è. E gli imprenditori che da tempo propongono investimenti - da Nuovo Pignone-BhGe che vuol costruire (dal marzo 2015!) un polo di assemblaggio per moduli industriali che producono energia e gas; a Pim-Piombino industrie marittime che vuol realizzare un polo di rottamazione delle navi; fino all' armatore Vincenzo Onorato che ha appena proposto di fare un polo logistico per le auto - dovranno ritornare alla casella di partenza. Il nuovo iter - così come delineato dall' Autorità nel nuovo Atto di indirizzo appena approvato dal Comitato di gestione - punta a fissare criteri «oggettivi e trasparenti» con cui valutare i diversi progetti di insediamento «da tempo all' attenzione dell' Autorità di sistema portuale e anche quelli futuri». L' Atto di indirizzo indica le aree disponibili (già pronte all' uso) e quelle che necessitano di essere completate, e definisce come sviluppare il porto e individuare - attraverso procedure di evidenza pubblica - le imprese interessate a insediarsi. Saranno privilegiate le attività che consentiranno al porto di superare la monocultura siderurgica, che avranno contenuto hi-tech, scarso impatto ambientale e che produrranno occupazione. «Verranno preferiti quegli operatori che si dichiareranno disponibili ad effettuare nuovi investimenti per l' ammodernamento dello scalo», afferma l' Autorità. Tutte le procedure in essere ritornano dunque alla casella di partenza: «Consentiremo a chiunque - afferma **Verna** - di presentare manifestazioni di interesse. A chi lo avesse già fatto in passato daremo la possibilità di riformulare le istanze sulla base delle linee guida contenute nell' atto di indirizzo». L' avviso pubblico per promuovere l' interesse degli operatori verrà pubblicato prossimamente. Sarà poi una commissione a stilare la graduatoria, lotto per lotto, delle richieste pervenute. Le imprese selezionate sottoscriveranno con l' Autorità un accordo procedimentale. Il Comitato di gestione dell' Autorità ha anche nominato all' unanimità Simone Gagliani come nuovo segretario generale facente funzione dell' ente.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

IL CASO ARTICOLO 1 PENSA A CORRETTIVI PER LA NUOVA STAZIONE

«Spostare i traghetti per far posto alle crociere»

NON è un «no a prescindere», ma un «sì condizionato», perché prima di ogni mossa, prima di ogni passo avanti «il Comune deve tutelare i suoi cittadini e l'ambiente circostante». Spostare quindi i traghetti dalla loro attuale posizione mettendoli lato silos, diminuirebbe la concentrazione di traffico e anche la concentrazione di inquinamento. Articolo 1 Mdp ha analizzato il progetto di banchinamento del **porto** attraverso l'esperienza dell'ex assessore comunale Paolo Pasquini. Giancarlo Scortichini, segretario provinciale del partito e Augusto Burattini, segretario cittadino hanno presentato un lungo documento nel quale non si mette in discussione la bontà del progetto, ma si sottolinea le mancanze dello stesso.

«Innanzitutto il dibattito non è stato mai aperto», dice Scortichini. «Significa che i cittadini, le categorie, le associazioni non sono state investite da un ruolo partecipativo. L'Amministrazione sorvola sull'argomento e la cosa non ci piace». Il progetto dell'Autorità di sistema «è un buon progetto, forse non completo perché le criticità non sono state evidenziate. Il **porto** è una grande macchina, non si può pensare di intervenire da una parte senza pensare a tutto il resto e alle conseguenze che provoca.

Si porterà nuovo inquinamento, tanto o poco che esso sia visto che si fa un investimento da 22 milioni di euro meglio pensare subito a una soluzione». E poi Pasquini ha una serie di domande ancora senza risposta.

«Si voleva liberare il Mandracchio, a che punto sono? L'esigenza dei pescatori va ripensata quindi? Progettando un nuovo piano regolatore quali risultati si vogliono ottenere?

Dal 2016 l'Ap sta dando incarichi per approfondire la questione perché allora non studiare anche per l'elettrificazione del **porto**?».

Altri dubbi arrivano sul fatto che Ancona diventerà un home port, ovvero un **porto** dal quale le crociere partiranno senza arrivare da una precedente destinazione. «Cosa comporterà per Ancona? Si faranno acquisti qui? E' stato messo in piedi un piano? Poi ci sono i parcheggi che comunque non basteranno (nemmeno con la previsione di costruirne altri due) e i ritrovamenti archeologici, «rendiamoli pubblici e facciamoli diventare parte di un sistema museale».

Maria Gloria Frattagli.

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Section Header:** IL CASO ARTICOLO 1 PENSA A CORRETTIVI PER LA NUOVA STAZIONE
- Sub-Header:** «Spostare i traghetti per far posto alle crociere»
- Main Text:** NON è un «no a prescindere», ma un «sì condizionato», perché prima di ogni mossa, prima di ogni passo avanti «il Comune deve tutelare i suoi cittadini e l'ambiente circostante». Spostare quindi i traghetti dalla loro attuale posizione mettendoli lato silos, diminuirebbe la concentrazione di traffico e anche la concentrazione di inquinamento. Articolo 1 Mdp ha analizzato il progetto di banchinamento del porto attraverso l'esperienza dell'ex assessore comunale Paolo Pasquini. Giancarlo Scortichini, segretario provinciale del partito e Augusto Burattini, segretario cittadino hanno presentato un lungo documento nel quale non si mette in discussione la bontà del progetto, ma si sottolinea le mancanze dello stesso.
- Text:** «Innanzitutto il dibattito non è stato mai aperto», dice Scortichini. «Significa che i cittadini, le categorie, le associazioni non sono state investite da un ruolo partecipativo. L'Amministrazione sorvola sull'argomento e la cosa non ci piace». Il progetto dell'Autorità di sistema «è un buon progetto, forse non completo perché le criticità non sono state evidenziate. Il porto è una grande macchina, non si può pensare di intervenire da una parte senza pensare a tutto il resto e alle conseguenze che provoca.
- Text:** Si porterà nuovo inquinamento, tanto o poco che esso sia visto che si fa un investimento da 22 milioni di euro meglio pensare subito a una soluzione». E poi Pasquini ha una serie di domande ancora senza risposta.
- Text:** «Si voleva liberare il Mandracchio, a che punto sono? L'esigenza dei pescatori va ripensata quindi? Progettando un nuovo piano regolatore quali risultati si vogliono ottenere?
- Text:** Dal 2016 l'Ap sta dando incarichi per approfondire la questione perché allora non studiare anche per l'elettrificazione del porto?».
- Text:** Altri dubbi arrivano sul fatto che Ancona diventerà un home port, ovvero un porto dal quale le crociere partiranno senza arrivare da una precedente destinazione. «Cosa comporterà per Ancona? Si faranno acquisti qui? E' stato messo in piedi un piano? Poi ci sono i parcheggi che comunque non basteranno (nemmeno con la previsione di costruirne altri due) e i ritrovamenti archeologici, «rendiamoli pubblici e facciamoli diventare parte di un sistema museale».
- Text:** Maria Gloria Frattagli.

Other visible elements in the screenshot include:

- Small news items: "Confindustria, i giovani imprenditori ad Amazon", "SPECTACOLO", "MARINA MILITARE", "LA MANIFESTAZIONE", "Dibattiti e corteo: è il giorno del Marche Pride", «Mobilitati contro tutte le discriminazioni».
- Small images: A group of people, a rainbow flag, a building.
- Small text: "COLONATO il partito del Passato per arrivare fino al porto", "ANZI a un no a prescindere, ma sì condizionato", "IL CASO ARTICOLO 1 PENSA A CORRETTIVI PER LA NUOVA STAZIONE", "«Spostare i traghetti per far posto alle crociere»", "Altri dubbi arrivano sul fatto che Ancona diventerà un home port..."



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: doppio appuntamento con le crociere

SCRITTO DA REDAZIONE

Doppio appuntamento questa settimana con le crociere nel porto di Ancona. Domani (venerdì 7 giugno) tornerà la nave Msc Sinfonia che quest'anno sarà nello scalo dorico 28 volte su un numero complessivo di 46 approdi della stagione 2019, con una crescita rispetto al 2018 quando le toccate della nave della compagnia di navigazione Msc Crociere furono 20. Msc Sinfonia approderà ad Ancona tutti i venerdì fino al 22 novembre. Arriverà al terminal crociere domattina alle 10. A bordo, ci saranno oltre 2.500 persone fra passeggeri e componenti dell'equipaggio che potranno godere di una giornata nella bellezza del capoluogo e di tutte le Marche, per scoprirne l'arte, la storia, l'architettura, l'ambiente e ovviamente lo shopping e l'enogastronomia. Per i crocieristi, un'esperienza di accoglienza che la comunità dovrebbe riuscire a trasformare in desiderio di tornare nel territorio come turisti. Per tutti loro sarà disponibile Welcome to Ancona, l'innovativo progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio delle Marche, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici fra cui Comune di Ancona, Regione Marche e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Domenica 9 giugno sarà invece una giornata tutta in inglese. Sarà di nuovo ad Ancona, questa è la terza volta, Marella Explorer 2, che ha aperto la nuova stagione crocieristica il 5 maggio. La nave della compagnia inglese Marella Cruises, 900 cabine, più di 1.800 passeggeri, arriverà al terminal crociere alle 8 e ripartirà alle 17. Marella Explorer 2 tornerà ad Ancona domenica 23 giugno mentre sabato 15 giugno arriverà la sorella Marella Celebration.

The screenshot shows the website 'IL NAUTILUS' with a main article titled 'Porto di Ancona: doppio appuntamento con le crociere'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The website layout includes a navigation menu, a sidebar with 'BREAKING NEWS' and 'IL NAUTILUS ANNO 14 N°1', and various advertisements for 'PEYRANI BRINDISI', 'patagonia', and 'ANCE BRINDISI'. The footer contains social media icons and a 'Comentari e like' section.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ti porto in porto, oltre 800 bambini hanno partecipato al progetto

Visitare il porto di Ancona e scoprire come funziona e chi sono i protagonisti delle attività che vi si svolgono ogni giorno

Ancona, 7 giugno 2019 - Sono stati circa 850 gli alunni delle scuole primarie che hanno partecipato quest'anno al progetto "Ti **porto** in **porto**", che permette di visitare il **porto** di **Ancona** e di scoprire come funziona, chi sono i protagonisti delle attività che vi si svolgono ogni giorno. L'iniziativa di conoscenza promossa dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, cui hanno partecipato 3.600 ragazzi in cinque anni, prevede visite guidate gratuite per le scuole per approfondire la conoscenza della realtà portuale. Anche per questa quinta edizione di "Ti **porto** in **porto**" sono arrivate classi da tutta la regione. La mattinata di formazione prevede in due momenti. Nel primo, gli alunni vengono accolti nella sede dell'Autorità di sistema dove viene loro spiegato qual è il compito di questa istituzione e quali sono le attività e le realtà imprenditoriali del **porto**. Nella seconda parte della visita, il personale della cooperativa Dorica Port Services, che si occupa da anni di gestione del traffico mezzi e passeggeri, accompagna i piccoli a bordo di un traghetto per visitare la nave, spiegare loro come funziona, oppure su un rimorchiatore o nella sede del Corpo dei piloti di **Ancona** per vedere con i propri occhi come fa una nave ad entrare in **porto**. A fine mattinata, ad ogni alunno viene consegnato il titolo di "Esperto del **porto**". "Aprire il **porto** alle giovani generazioni, ai più piccoli è una grande opportunità di conoscenza reciproca che ci entusiasma anno dopo anno - dice Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema -, noi, insieme a tutti i soggetti che partecipano al progetto, compagnie di navigazione, servizi tecnici-nautici portuali, Corpo dei piloti, possiamo far capire come funziona questa grande realtà regionale, un **porto** internazionale in cui ogni giorno lavorano 6 mila persone e che crea ricchezza diffusa in città e sul territorio, un sistema produttivo che ha ulteriori ottime chance di crescita. I giovani visitatori, ogni volta, ci contagiano con la loro curiosità e con il loro entusiasmo. Ci permettono di tornare bambini, anche se per qualche ora, e soprattutto di provare a guardare il mondo, anche quello del **porto** di **Ancona**, con i loro occhi. Ringraziamo, per questo, i dirigenti e gli insegnanti che hanno aderito a questo progetto e soprattutto tutti i bambini che sono venuti a scoprire la nostra realtà".

ANCONATODAY Attualità

love has no labels

Ti porto in porto, oltre 800 bambini hanno partecipato al progetto

Visitare il porto di Ancona e scoprire come funziona e chi sono i protagonisti delle attività che vi si svolgono ogni giorno

Redazione 27 maggio 2019 10:16

I più letti oggi

- 1. La "Racconca" verso la Repubblica: c'è un nome per la nuova proprietà
- 2. Centro di Frosinone, gemellaggio con il Banco di Caracalla e Festival del Due Mondi
- 3. Ti porto in porto, oltre 800 bambini hanno partecipato al progetto

unicef

unicef

Ancona, 7 giugno 2019 - Sono stati circa 850 gli alunni delle scuole primarie che hanno partecipato quest'anno al progetto "Ti porto in porto", che permette di visitare il porto di Ancona e di scoprire come funziona, chi sono i protagonisti delle attività che vi si svolgono ogni giorno.

L'iniziativa di conoscenza promossa dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, cui hanno partecipato 3.600 ragazzi in cinque anni, prevede visite guidate gratuite per le scuole per approfondire la conoscenza della realtà portuale. Anche per questa quinta edizione di "Ti porto in porto" sono arrivate classi da tutta la regione. La mattinata di formazione prevede in due momenti. Nel primo, gli alunni vengono accolti nella sede dell'Autorità di sistema dove viene loro spiegato qual è il compito di questa istituzione e quali sono le attività e le realtà imprenditoriali del porto. Nella seconda parte della

Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Morandi & C. alla fiera di Monaco

Massimo Belli

MONACO Andrea Morandi, presidente della F.lli Morandi & C. che ha sede ad Ancona, ha partecipato a Transport Logistic a Monaco di Baviera con l'intenzione di far percepire anche agli operatori nord europei il potenziale dello scalo dorico. Ancona, dove Morandi svolge l'attività di agenzia marittima (agente della MSC) e casa di spedizioni, gode di una posizione strategica al centro dell'Adriatico. E' il porto leader per il traffico dei traghetti che attraversano il Mare Adriatico. Ma è anche uno scalo molto flessibile che nei traffici mercantili movimentata sia rinfuse che contenitori.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Cpc e Csl uniti per sviluppare logistica e occupazione

L' ACCORDO Cpc e Csl insieme per una nuova idea di sviluppo della logistica.

Si è svolta ieri mattina la presentazione del progetto targato Compagnia portuale e Centro servizio logistico, due realtà occupazionali di prim' ordine che operano in città, sia per la logistica interna al porto che per quella esterna allo scalo marittimo. All' aula Pucci sono intervenuti i presidenti delle due società, Enrico Luciani e Vitaliano Villotti, entusiasti di questa sinergia che darà vita a una nuova realtà lavorativa. Cpc e Csl, infatti, hanno deciso di unire le proprie forze lavorative e manageriali per addivenire alla costituzione di un nuovo soggetto che avrà come core business il lavoro in ogni sua forma e declinazione.

«Questa è una giornata storica - ha affermato Luciani - unendo le forze si otterranno risultati sicuramente migliori. Il lavoro è troppo importante, l' obiettivo è quello di ribaltare le dinamiche legate ai salari, sempre più bassi per i lavoratori, i quali ormai purtroppo si sono abituati a operare a retribuzioni inadeguate.

Bisogna fare in modo di invertire la rotta». Felice anche il numero uno di Csl Villotti: «Con Enrico c' è grande unione di intenti. La nostra società, seppur giovane, è ormai un punto di riferimento importante per la città, come lo è la Cpc che lavora da tantissimi anni (122, ndc) all' interno del porto. Bisogna correre ai ripari per tenere i ritmi di un mercato sempre più difficile e competitivo».

L' attività congiunta riguarderà inizialmente le iniziative collegate alla logistica integrata in tutte le sue sfaccettature, in relazione anche agli sviluppi che ci sono stati di recente in chiave Interporto, con l' operazione targata Cfft, la società che cura il traffico della frutta nello scalo.

«Un nuovo modello di impresa - si legge nella nota firmata da entrambe le società - che si presterà anche come testa di ponte per ricucire i rapporti di sana collaborazione tra le aziende del territorio e tutti gli investitori che vedono nel retroporto di Civitavecchia una reale occasione di sviluppo e di crescita. Le grandi trasformazioni in atto nei sistemi produttivi e, di conseguenza, nel mondo del lavoro, hanno costituito l' occasione per decidere di dar vita a questo nuovo, fondamentale progetto».

All' aula Pucci erano presenti i vertici delle due aziende, i lavoratori, ma anche i candidati sindaco che domani si sfideranno per il ballottaggio, Ernesto Tedesco per il centrodestra e Carlo Tarantino per il centrosinistra: «Questa iniziativa non ha nulla a che fare con la politica e con la prossima tornata elettorale - hanno dichiarato sia Luciani che Villotti - ma è importante che chi avrà la responsabilità di guidare la città da domani conosca la realtà occupazionale del nostro territorio e agisca per il bene dei lavoratori civitavecchiesi».

Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Navi fumose, è scontro sulle emissioni

Secondo uno studio di "Transport & Environment" il porto di Civitavecchia è secondo in Italia per sostanze inquinanti. Ma Clia boccia il report: «Sono ipotesi e non misurazioni effettive. E molti vettori hanno già adottato tecnologie verdi»

AMBIENTE Un primato di cui Civitavecchia avrebbe potuto fare benissimo a meno: la maglia nera per l'inquinamento prodotto dalle grandi navi in **porto**. E' questa l'amara notizia emersa dal rapporto sulle emissioni pubblicato nei giorni scorsi da Transport & Environment in concomitanza con la Giornata mondiale dell'ambiente. Civitavecchia è, dopo Venezia, la città più inquinata di Italia, ed è in quarta posizione tra tutte le città europee, preceduta solo dal capoluogo veneto (appunto) al terzo posto, da Palma di Maiorca, seconda e Barcellona a cui è toccato il primato europeo di città-**porto** col maggior inquinamento da emissioni delle navi. Un dato, quello di Civitavecchia, che se per certi versi poteva essere scontato dal momento che da anni la città detiene il posto d'onore tra gli scali italiani per transito croceristi e attracco navi, dall'altro ha fatto molto discutere, soprattutto sui social network, dove la notizia è rimbalzata in poche ore.

I DATI Dallo studio è infatti emerso come l'Italia sia insieme alla Spagna, il Paese più colpito dalle emissioni delle grandi navi che causano un inquinamento venti volte maggiore di quello dei gas delle auto. Inquinamento derivato in gran parte dallo stazionamento dei grattacieli del mare ormeggiati sulle banchine, che debbono tenere i motori accesi.

«A Civitavecchia ci sono 76 navi si legge nel report - che stazionano per ben 5.466 ore l'anno, emettendo 22.293 chili di ossidi di zolfo, quasi 55 volte la quantità di SOx prodotta dalle 33.591 auto circolanti in città. A questi si aggiungono 500.326 kg di ossidi di azoto, pari a 381 volte i NOx emessi dai veicoli circolanti, e 8.898 kg di particolato». Sempre secondo lo studio, sono Costa Crociere e Msc Crociere, entrambe presenti con diverse navi in **porto** (dove insieme a Royal Caribbean gestiscono il terminal in concessione), le compagnie che emettono la maggior quantità di inquinanti nei mari dell'Unione Europea.

LA REPLICA Ma a stretto giro di posta a smentire i dati della Transport & Environment è stata la Clia, che si dice «delusa dal fatto che Transport & Environment abbia pubblicato un'analisi effettuata solo dal proprio staff, in modo autoreferenziale e senza discussioni pubbliche o contributi dall'industria delle crociere. Le compagnie sono preoccupate che i risultati siano stati pubblicati senza alcun controllo accademico o revisione tra pari. D'altra parte anche la metodologia utilizzata da quella associazione di cittadini per calcolare i risultati non risulta essere stata riconosciuta come un processo scientificamente valido». Secondo Clia, infatti, la classifica si basa «su ipotesi e non su misurazioni effettive e non tiene conto dell'eventuale utilizzo delle tecnologie di abbattimento delle emissioni già presenti sulle navi. Il settore delle crociere è stato uno dei primi ad adottare la tecnologia di pulizia dei gas di scarico (Egcs). Di conseguenza questa si è sviluppata permettendo di ridurre le emissioni di zolfo oltre i limiti previsti dalle regolamentazioni internazionali e di ridurre anche il particolato. Inoltre il settore delle crociere è stato uno dei primi ad adottare la propulsione a Gas naturale liquefatto (Gnl). Più di un terzo di tutte le nuove navi in costruzione da qui a pochi mesi, 25 in totale, utilizzeranno il Gnl, 2 ne sono già dotate e oltre il 70% della flotta da crociera mondiale sono dual fuel, in grado di utilizzare carburanti alternativi».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Fiumicino, fondale basso barche bloccate al canale

Fa discutere l'intervento di dragaggio Oltre 150 natanti in fuga dalla Darsena Un panfilo di 23 metri si è quasi arenato Le proteste: «Così non si riesce a lavorare»

IL CASO I cantieri nautici della darsena di Fiumicino in rotta di collisione con l' **Autorità portuale** sul livellamento del fondale, molto più vicino a un dragaggio, nel solo specchio d' acqua in cui ormeggiati i mezzi navali della Guardia costiera. Nel resto dell' approdo, dove attraccate oltre 150 imbarcazioni da diporto, il fondale basso non offre la necessaria sicurezza alla navigazione e a causa di ciò si è registrata una fuga di natanti verso altri porti. Questo sta provocando enormi danni ai cantieri i cui dipendenti sono a rischio licenziamento.

LE REAZIONI «Figli e figliasti è proprio il caso di dire sull' atteggiamento dell' **Autorità** in merito al dragaggio del tratto in cui si affacciano i cantieri sottolinea infuriato Alessandro Massaro del cantiere D' Este -. Anche lo scorso anno l' escavo in darsena è stato effettuato solo nella base navale della Capitaneria, ignorando il grido d' allarme che lanciano da molto tempo le maestranze dei cantieri alle prese con un fondale di circa 1,5 metri. Le barche a vela, che pescano oltre i 2 metri, continuano a impiantarsi sul fondo e a registrare danni a tal punto che molti proprietari hanno deciso di cambiare approdo». A causa di ciò è crollato il fatturato e molti padri di famiglia ora corrono il rischio di andare casa. Mentre la draga Giove, l' altra mattina, rimuoveva dal fondo, con una benna a tenaglia, tanti metri cubi di detriti, nel vicino cantiere della So.Ge.Ne.Mar. un panfilo di 23 metri ha avuto difficoltà a lasciare lo scivolo di alaggio. «Molto spesso aggiunge Massaro siamo costretti a far trainare le imbarcazioni da rimorchiatori fino al centro dell' approdo, punto in cui il pescaggio è superiore e le barche di grossa stazza possono così navigare senza danni allo scafo. Comprendiamo che i mezzi della Guardia costiera sono a disposizione per l' emergenza aeroportuale ma il loro pescaggio supera il metro e non hanno quindi le difficoltà dei nostri clienti». Il livellamento di darsena e porto-canale è iniziato da una decina di giorni e è propedeutico all' escavo con la rimozione dall' alveo di 20mila metri cubi, quantitativo dichiarato inadeguato dagli armatori della locale flotta peschereccia, che dovrebbe prendere il via alla fine di questo mese. «Alla luce di questo conclude Massaro non si comprende come sia possibile che la draga in azione nella darsena abbia ottenuto l' autorizzazione a scaricare il materiale rimosso alla foce del porto-canale, dove è nota la difficoltà denunciata da pescherecci e dalle barche a vela a causa della presenza della duna di sabbia che viene così ingrossata». Nei due giorni di livellamento, il Giove ha svuotato una decina di volte il cassone per un totale di circa 500 metri cubi di detriti. Non solo. Il materiale scaricato all' imboccatura ha avuto ripercussioni negative anche sulla superficie del mare con la presenza di una minacciosa striscia nera spinta poi dalla corrente verso il litorale di Focene. La cosa non è passata inosservata ai turisti .
Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Unione di intenti tra Cpc e Csl del porto di Civitavecchia

Costruire un'impresa con ruolo determinante nella grande catena logistica nazionale

Giulia Sarti

CIVITAVECCHIA Unione di intenti tra il gruppo della Compagnia portuale Civitavecchia (Cpc) ed il gruppo del Centro servizi logistici (Csl) sottoscritto oggi dai rispettivi presidenti Enrico Luciani e Vitaliano Villotti. Oggi 7 Giugno 2019 -si legge nel documento- è stata posta la pietra miliare per il rilancio del lavoro nella nostra città. Il gruppo Cpc ed il gruppo Csl, pur mantenendo le rispettive autonomie, hanno deciso di unire le proprie forze lavorative e manageriali per addivenire alla costituzione di un nuovo soggetto che avrà come core business il lavoro in ogni sua forma e declinazione. Il nuovo progetto -scrivono i due gruppi- nato dalla volontà delle rispettive dirigenze, e basato sui principi fondanti delle due Cooperative, è stato accolto con entusiasmo dai lavoratori, consapevoli dell'importanza di creare un modello aziendale in grado di imporsi nel mercato del lavoro. Solo grazie all'unione concreta tra forze sane e ben strutturate, infatti, sarà possibile salvaguardare il lavoro e, soprattutto, creare i presupposti per il rilancio occupazionale della nostra comunità. Possiamo orgogliosamente definire questa nuova compagine sociale come una società di capitale umano, dove i lavoratori rappresentano l'elemento essenziale ed imprescindibile per lo sviluppo e la crescita dell'intero gruppo. La costituzione di questa nuova impresa è frutto di un lavoro portato avanti per mesi dalle società, sin da subito concordi sulle linee guida da adottare e sulla rilevanza strategica degli obiettivi prefissati. Pertanto, le due compagini hanno deciso di costituire una nuova entità aziendale così da poter svolgere insieme, ciascuna secondo le proprie competenze, tutte le attività necessarie per migliorare la qualità dei servizi offerti e raggiungere traguardi importanti sul piano della crescita e dello sviluppo comuni. In un contesto storico come quello che stiamo vivendo -sottolineano i presidenti-, caratterizzato da una classe politica per lo più miope ed incapace nonché dall'imperversare di una crisi economica e sociale che sembra non aver fine, questo storico accordo fornisce una chiara e concreta proposta per lo sviluppo di politiche attive di crescita e di salvaguardia del valore del lavoro. L'attività congiunta riguarderà inizialmente le attività collegate alla logistica integrata in tutte le sue sfaccettature. Un nuovo modello di impresa, quindi, che si presterà anche come testa di ponte per ricucire i rapporti di sana collaborazione tra le aziende del territorio e tutti gli investitori che vedono nel retroporto di Civitavecchia una reale occasione di sviluppo e di crescita. Le grandi trasformazioni in atto nei sistemi produttivi e, di conseguenza, nel mondo del lavoro hanno costituito l'occasione per decidere di dar vita a questo nuovo, fondamentale progetto. La comune volontà di Cpc e Csl -conclude il documento dell'unione di intenti- è quella di costruire un'impresa di lavoratori che abbia l'ambizione di ricoprire un ruolo determinante nella grande catena logistica nazionale ed internazionale.

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the site's logo, social media icons, and a search bar. The main headline reads "Unione di intenti tra Cpc e Csl del porto di Civitavecchia" with a sub-headline "Costruire un'impresa con ruolo determinante nella grande catena logistica nazionale". Below the headline is a photo of the port of Civitavecchia. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for "Nome e cognome" and "Indirizzo email". Below the photo is a short text snippet of the article, followed by a "ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN" button. At the bottom of the article preview, there are sections for "ARGOMENTI CORRELATI" and "POTREBBE INTERESSARTI".

The Medi Telegraph

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

E' arrivata nel Mediterraneo Celebrity Edge, la nave che sorprende

MATTEO MARTINUZZI

Trieste - Celebrity Edge, nuova ammiraglia di Celebrity Cruises (marchio premium del gruppo Royal Caribbean), è giunta nel Mediterraneo dove resterà posizionata fino al primo novembre. A Civitavecchia, suo home port per questa stagione (a cui si aggiunge Barcellona), è stata presentata alla stampa italiana ed agli agenti di viaggio. Realizzata dai Chantiers de l'Atlantique di Saint-Nazaire, è entrata in servizio lo scorso novembre. Ha una stazza lorda di 130.818 tonnellate, è lunga "fuori tutto" 306 metri, larga 39,05 per un pescaggio di 8,42 metri. Dispone di 1.467 cabine che le permettono di ospitare a bordo un massimo di 3.373 persone mentre i membri dell'equipaggio sono 1.320 provenienti da 70 nazioni diverse. La generazione elettrica è garantita da quattro motori diesel Wärtsilä 12V46F per una potenza installata complessiva di 57,6 MW, mentre per la propulsione dispone di due azipod ABB da 16 MW ciascuno che la possono spingere ad una velocità massima di 22 nodi (circa 40 Km/h). Dati tecnici a parte, è il suo innovativo layout che colpisce chi sale a bordo per la prima volta. Infatti si tratta di una nave asimmetrica dove il lato di dritta non è uguale a quello di sinistra. Questo ha permesso ai suoi progettisti di ideare una nave molto originale la cui struttura non trova eguali sul mercato crocieristico. Su una delle sue fiancate (a dritta) è stato posizionato il "magic carpet". Si tratta di una piattaforma mobile fuoribordo che rende "Edge" unica e riconoscibile anche a miglia di distanza: il "tappeto volante" si posiziona, secondo le ore della giornata, su quattro differenti ponti, offrendo una vista spettacolare e la sensazione di essere a contatto con il mare. Ai ponti 16 e 5 è un ristorante di specialità, al 14 un'estensione del ponte piscina, mentre al ponte 2 si trasforma in piattaforma per l'imbarco dei tender quando la nave resta in rada. Gli interni invece sono stati ideati da un team internazionale di architetti che hanno cercato di immaginare un design differente rispetto alle altre navi in circolazione. Ecco alcuni nomi: Wilson Butler, Tom Wright, Patricia Urquiola e Kelly Hoppen. Sicuramente l'ambiente più originale che è stato partorito è il grande salone di poppa chiamato "Eden". Si tratta di un grande lounge da 1.200 metri quadri con annesso ristorante disposto su tre ponti ed ornato da piante che deve ricordare all'ospite il mito del paradiso terrestre. Molteplici le categorie di sistemazione a bordo; tra queste vanno citate le innovative "infinite veranda" che offrono un'inedita continuità con l'esterno. Basta un click e la vetrata si apre completamente grazie a un meccanismo automatico e il balcone diventa parte integrante della cabina stessa. La stagione estiva 2019 vedrà "Edge" fare scalo in diverse località tra Italia, Spagna e Isole Baleari, Francia, Montecarlo e le isole greche. Nella primavera/estate saranno 68 in totale gli scali di questa nave in Italia, di cui ben 15 nel porto di Civitavecchia. Per quanto riguarda la Liguria sarà in transito una decina di volte a La Spezia e in quattro occasioni si fermerà in rada a Santa Margherita Ligure. Inoltre "Edge" è stata già confermata nel Mediterraneo l'anno prossimo a cui si aggiungerà la "sorella" Celebrity Apex attualmente in fase di allestimento a Saint-Nazaire. La novità sicuramente più interessante della stagione 2020 in Mare Nostrum sarà l'inserimento nella programmazione di Trieste. L'ammiraglia di Celebrity toccherà il capoluogo giuliano tre volte fermandosi ogni volta due giorni, quindi effettuando l'overnight ad ogni scalo. Questo per poter offrire ai suoi passeggeri delle escursioni verso Venezia: si tratta del primo armatore che prova questa soluzione, visto il perdurare dell'incertezza del futuro dell'industria crocieristica veneziana. Una decisione maturata parecchi mesi fa e quindi non determinata dal recente incidente del Canale della Giudecca: sicuramente il successo di questo esperimento potrebbe essere un trampolino per Trieste e allo stesso tempo un esempio da seguire.



Il Mattino

Napoli

Scontro pm -gip

Porto, revocato l'arresto al segretario dell'Autorità

L'INTERROGATORIO Viviana Lanza Per ore ha risposto alle domande di giudice e pm, per fornire spiegazioni e documenti, ricordare fatti e dettagli. In sintesi, difendersi. E all'esito del lungo interrogatorio Emilio Squillante, segretario generale dell' **autorità portuale**, ha ottenuto dal gip Francesca De Bellis la revoca della misura interdittiva. Accolta appieno, dunque, l'istanza dell'avvocato Mario Ianulardo, difensore di Squillante. E così mentre pende al Riesame l'appello della Procura che vuole l'arresto in carcere dell'indagato (come di altri) non soddisfatta della misura disposta inizialmente dal gip (quella interdittiva, appunto, con la sospensione dall'esercizio di pubblici uffici o servizi per la durata di dodici mesi), lo stesso gip alleggerisce il pugno nei confronti di Squillante a cui revoca la misura interdittiva: nessuna sospensione, il segretario generale può tornare al suo ruolo. Ma cosa è accaduto?

Proviamo a riannodare le fila.

LA DIFESA Il 4 giugno Emilio Squillante, accompagnato dal suo avvocato di fiducia Mario Ianulardo, siede di fronte al gip De Bellis e ai pm Ida Frongillo e Valeria Sico, che coordinano le indagini inizialmente avviate dal collega Henry John Woodcock. Squillante da una settimana è tra gli indagati per la presunta tangente al porto di Napoli, rispetto agli altri sei finiti sotto inchiesta, tra imprenditori e funzionari portuali, la sua posizione appare meno grave se non altro perché il gip ha disposto per lui una misura più lieve ritenendo non sufficienti gli indizi di colpevolezza per sostenere l'accusa di associazione per delinquere. Squillante ha chiesto e ottenuto di essere sentito dagli inquirenti. Il giorno dell'interrogatorio si presenta al gip con documenti per sostenere la sua versione. E la sua versione è di difesa. «Mai fatto favori a nessuno, mai preso soldi da nessuno», sostiene in estrema sintesi. Spiega i contatti con alcuni degli imprenditori e dei funzionari finiti all'attenzione degli inquirenti, racconta di aver avuto rapporti di cordialità con tutti ma di non aver mai ceduto ad accordi corruttivi. Precisa dettagli e retroscena di alcuni colloqui intercettati, di alcuni incontri, di alcune circostanze. Risponde su procedure e delibere. «Mai nominato commissari, non rientrava nelle mie competenze». Squillante illustra i limiti e i confini della propria sfera di competenze.

L'inchiesta punta ad accertare la regolarità di appalti e lavori, in particolare quelli che riguardano la realizzazione delle torri faro e gli appalti della Ttt lines.

Squillante nega di aver avuto ingerenze. «Su quei lavori non avevo poteri». E dà sue spiegazioni su delibere e procedure, su dettagli e intercettazioni. Di alcuni colloqui offre la propria versione, sempre sulla linea del «tangenti mai, da nessuno».

LA PROCURA Due posizioni diverse, e alla luce di questa decisione ancora più distanti. Da una parte il gip che ha revocato la misura cautelare al segretario generale **portuale**, dall'altra la Procura che colloca Squillante in un ruolo più centrale nel meccanismo di diffusa corruzione delineati indagando su rapporti e interessi, appalti e impiego di soldi per lavori pubblici. Sotto i riflettori i rapporti di Squillante con un paio di imprenditori, il suo interessamento ad alcune pratiche. Le indagini continuano, il braccio di ferro tra accusa e difesa per la misura cautelare anche. Intanto Squillante si dice «fiducioso nell'operato dei magistrati». La revoca della misura gli consente di tornare al suo ruolo ma Squillante sembra meditare di anticipare il pensionamento. Questa vicenda, racconta chi lo conosce, lo ha segnato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Stylo 24

Napoli

Tangenti al porto, le manovre per comporre la Commissione aggiudicatrice

Il figlio dell' imprenditore messo di «vedetta» contro eventuali occhi indiscreti, per l' incontro tra i titolari di due imprese e l' ex segretario generale dell' Authority di Napoli

GIANCARLO TOMMASONE

di Giancarlo Tommasone L' obiettivo, secondo quanto annotano gli inquirenti, è chiaro. Gli imprenditori Pasquale Sgambati e Pasquale Ferrara sono interessati a una gara indetta dall' **Autorità portuale**, e per arrivarci, attraverso presunte dinamiche corruttive, hanno bisogno di prendere contatti con uno dei componenti della Commissione aggiudicatrice. La gara in questione è quella per i «lavori di risanamento e messa in sicurezza della banchina numero 33 b». Le conversazioni intercettate La formazione della Commissione aggiudicatrice Gli investigatori monitorano le conversazioni che avvengono tra Sgambati, Ferrara e l' ex segretario generale dell' **Autorità portuale** di Napoli, Emilio Squillante . E' bene sottolineare che, lo scorso 27 maggio, nei confronti di Sgambati e Ferrara è stata eseguita una misura di custodia cautelare ai domiciliari. Una interdittiva dai pubblici uffici, per la durata di 12 mesi, era stata invece emessa ed eseguita per Squillante, ma il 4 giugno scorso è stata revocata. Dunque, tornando, all' incontro tra i due imprenditori e l' ex segretario generale dell' Authority, avviene nell' auto di Ferrara, il 12 ottobre del 2016. In detto incontro, è scritto nell' ordinanza, «Emilio Squillante comunica di essere riuscito a inserire l' ingegner Mercuri nella Commissione aggiudicatrice (in oggetto)». La manovra «anomala» per la formazione della commissione esterna in contrasto con al proposta del rup Mercuri, secondo la ricostruzione degli investigatori, che si basa pure sulle intercettazioni, veniva indicato dagli indagati come il «motore». In effetti, il cognome dell' ingegnere inserito nella Commissione aggiudicatrice è quasi identico al nome dell' azienda che produce motori per imbarcazioni, la Mercury. Interessante, un passaggio della conversazione intercettata il 12 ottobre. «Pasquale (si riferisce a Ferrara), allora domani, esce il fatto del motore l' ha fatto (per gli inquirenti si riferisce alla commissione aggiudicatrice), sono stati molto resistenti, hai capito?», dice Squillante. Ma perché sarebbero stati molto resistenti? La circostanza è ricostruita dai magistrati. «L' anomalia della manovra posta in essere da Squillante - è riportato testualmente nell' ordinanza - per la nomina della Commissione esterna (quella in cui confluisce Mercuri) in contrasto con la proposta del rup, trova conferma nelle dichiarazioni dello stesso rup» rese agli inquirenti. Nulla ostava, secondo quanto dichiara il rup (responsabile unico del procedimento) alla composizione di una Commissione aggiudicatrice interna, «proprio perché non accertavo la carenza di organico» . Circostanza quest' ultima, che, nel caso si fosse verificata, avrebbe dato possibilità di ricorrere alla formazione di una commissione esterna. Fatto sta che alla fine, nonostante non ci fosse carenza di organico, viene formata proprio una commissione esterna. Altro particolare degno di nota, che emerge dalle conversazioni (intercettate) tra Ferrara, Sgambati e Squillante, e dal relativo incontro del 12 ottobre 2016, è rappresentato dalla preoccupazione che i tre hanno, «di essere visti insieme». Sgambati, annotano gli inquirenti, rivolgendosi a Squillante, spiega perché quest' ultimo, in auto, non deve sedersi davanti: «Emilio, mi metto davanti, così non ti vedono, dai. Ti metti dietro, così non ti vedono, vedono a me» . La preoccupazione degli indagati nel farsi vedere insieme «Anche Ferrara è preoccupato - è scritto nell' ordinanza - tant' è che così si esprime: "Qui, qualcuno non sia mai, dove vogliamo andare?». Gli risponde Sgambati: «Camminiamo». Confermando, appunto, la necessità di muoversi con l' auto, evidentemente per non essere visti insieme. La prima parte dell' incontro nell' auto di Ferrara avviene tra le 19.43 e le 19.48 del 12 ottobre. Il figlio dell' imprenditore messo di vedetta Proprio alle 19.48, Ferrara fa scendere dall' auto, Sgambati e Squillante, con la scusa di parcheggiare l' auto poco più giù. «In realtà - ipotizzano i magistrati - vuole restare da solo perché ha in mente di chiamare il figlio per metterlo di vedetta a guardia di occhi indiscreti circa l' incontro in essere».



Il Roma

Napoli

POZZUOLI

Capitaneria di Porto Roberto lascia arriva Pichierri

POZZUOLI. Nella suggestiva cornice del Rione Terra, a Palazzo Migliaresi, nella sala congressi del comune di Pozzuoli, si è svolta la cerimonia del passaggio di consegne al comando della Capitaneria di **Porto** di Pozzuoli. Al tenente di vascello Marco Ruberto, in carica da giugno 2017, è subentrato il pari grado Cosimo Pichierri, proveniente dalla Guardia Costiera di Ravenna. Alla cerimonia ha presenziato il sindaco di Pozzuoli, Vincenzo Figliolia che ha ringraziato Ruberto "per l'ottimo lavoro svolto a beneficio della comunità puteolana augurandogli buon vento" e rivolto un beneaugurante saluto al nuovo comandante con "il mio in bocca al lupo e quello dell'intera città, con la certezza che il rapporto sinergico istituzionale continuerà a dare buoni frutti". Presenti, tra gli altri al passaggio di consegne il Capo della Procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere, Maria Antonietta Troncone e il comandante in seconda della Capitaneria di **Porto** di **Napoli**, Gaetano Angora. Gli ospiti a conclusione della cerimonia hanno visitato l'area archeologica del Rione Terra. Il nuovo comandante dovrà sovrintendere ad una linea di costa di circa 100km che si estende da Nisida fino alla foce del Garigliano. GDO.

AREA FLEGREA

Nascondeva arsenale nel garage, arrestato 49enne di Pozzuoli

Una mitraglietta L3, uno skorpion e un kalashnikov in un borsone con centinaia di colpi



Due labrador lanciati dal costone, salvati



POZZUOLI La denuncia delle associazioni: sversamenti selvaggi, ma nessuno interviene

Discarica di pneumatici, bomba ecologica a Licola



Informazioni Marittime

Bari

Porti di Bari e Brindisi, dirigenza rischia sospensione

Il Tribunale del riesame di Lecce sospende per otto mesi il presidente Griffi e il dirigente Di Leverano. Decisione sospesa fino alla pronuncia della Corte di cassazione

I porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli (quelli rientranti nell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale) rischiano di restare 'congelati' per otto mesi. Il Tribunale del riesame di Lecce ha accolto parzialmente l' appello della Procura di Brindisi di sospendere per otto mesi il presidente dell' Adsp, **Ugo Patroni Griffi**, e il responsabile del dipartimento tecnico dell' ente, Francesco Di Leverano. A seguito del ricorso disposto dai difensori degli indagati la misura interdittiva resta a sua volta sospesa fino alla pronuncia della Corte di cassazione. L' indagine coinvolge 13 persone e riguarda presunti lavori abusivi per la realizzazione di opere di security nel porto di Brindisi (recinzioni in via Del Mare e riqualificazione della strada ex Sisri). Nelle scorse settimane il gip, Stefania De Angelis, aveva respinto la richiesta di arresti domiciliari per i due funzionari da parte del pm inquirente, Raffaele Casto. **Griffi** deve rispondere di falso in atto pubblico per aver indotto il Comune di Brindisi a revocare l' ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione di via del Mare; Di Leverano di concorso in frode in pubblica fornitura Brindisi, sospensione dal servizio per il presidente dell' autorità portuale sull'esecuzione dei lavori sulla strada che rientra nella sfera di competenza del consorzio Asi, ex Sisri. «Non solo mancano le esigenze cautelari, riteniamo che non ci siano neppure i gravi indizi», sostiene uno degli avvocati difensori, Vito Epifani. «A nostro avviso, si tratta di una forzatura interpretativa di dati relativi ai documenti acquisiti in fase di indagine», conclude.

Brindisi Report

Bari

Porticciolo, il nodo revoca concessione resta al Tar di Lecce

Ordinanza del Tribunale di Bari. Dovrà essere discussa di nuovo l'istanza cautelare chiesta da Bocca di Puglia

STEFANIA DE CRISTOFARO

BRINDISI - Resta di competenza del Tar di Lecce il nodo della revoca della concessione demaniale alla società Bocca di Puglia, disposta dal presidente dell' Autorità portuale di Brindisi, dopo l' interdittiva antimafia per Igeco, socio di maggioranza della spa nata per la gestione del porticciolo turistico. Il Tar Sulla questione competenza si è espresso il Tribunale amministrativo regionale di Bari, con ordinanza presidenziale, depositata nel pomeriggio di oggi, 7 giugno 2019. L' eccezione era stata presentata dall' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale, rappresentata dall' avvocatura distrettuale. Il caso, quindi, resta dinanzi alla sezione salentina di fronte alla quale, quindi, dovrà essere nuovamente discussa la richiesta della misura cautelare, già riconosciuta dai giudici in attesa del pronunciamento del Tar di Bari. Lo scorso 24 maggio i giudici amministrativi, di fronte ai quali Bocca di Puglia ha impugnato il decreto di **Ugo Patroni Griffi** (nella foto in basso), si è pronunciata accogliendo l' istanza discussa dagli avvocati della società, Antonio Catricalà, Fabio Baglivo e Francesca Sbrana (dello studio Lipani - Catricalà di Roma) e Fabio Patarnello di Lecce. La revoca della concessione demaniale risale al 25 marzo 2019 con il riconoscimento del termine di 120 giorni, per la liberazione dell' area. La revoca Secondo il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, "le misure di self cleaning avviate da Bocca di puglia nei confronti del socio di maggioranza attinto da informazione antimafia, al fine di espungerlo dalla governance della società, non danno - allo stato - garanzia di sterilizzazione e allontanamento dal pericolo di condizionamento/infiltrazione mafioso/a, della società concessionaria". A detenere la maggioranza del pacchetto azionario è la Igeco Costruzioni spa, destinataria di interdittiva dopo una serie di accertamenti posti in essere dalla Prefettura di Roma. "Nel corso del procedimento Bocca di Puglia aveva dato prova di alcuni elementi che sembravano condurre all' archiviazione del procedimento da parte dell' Autorità di sistema", sostengono gli avvocati della società. Il socio di maggioranza "In particolare, si era data prova del fatto che Igeco, pur essendo socio di maggioranza, aveva presentato al Tribunale di Lecce, già prima che fosse avviato il procedimento di revoca, una domanda di concordato liquidatorio, con previsione di alienazione delle quote di proprietà nella società", spiegano i legali. "Aveva poi presentato una specifica richiesta per essere autorizzata alla immediata alienazione della partecipazione azionaria", proseguono. "I consiglieri di amministrazione espressione della Igeco, inoltre, si erano immediatamente dimessi, lasciando che l' amministrazione della società fosse gestita da un nuovo cda, totalmente estraneo a Igeco e formato da persone terze, di requisiti professionali e morali ineccepibili", sostengono gli avvocati. "Inoltre, al fine di dare ulteriore dimostrazione della estraneità di Igeco da ogni aspetto attinente alla gestione di Bocca di Puglia, aveva dato delega irrevocabile al socio di minoranza Marinedi, per l' esercizio del voto in assemblea". Tali circostanze, a giudizio dei legali avrebbero dovuto indurre l' Autorità di Sistema a soprassedere alla revoca, riconoscendo che non vi fosse alcun pericolo di contaminazione tra le vicende relative a Igeco, peraltro ancora sub iudice al Tar di Roma, e la sopravvivenza della società Bocca di Puglia, il cui unico scopo era la gestione del porto turistico, dopo averlo realizzato interamente a valle della concessione del 2000. La sospensione Nella richiesta cautelare, inoltre, i legali hanno rappresentato al Tar l' esigenza di una sospensione del provvedimento di revoca, tenuto conto dell' imminente stagione estiva e dei servizi forniti dalla concessionaria a centinaia di imbarcazioni e alle associazioni che fruiscono del porto turistico di Brindisi.

SCOPRI TANTI BUONI SPESA E BUONI CARBURANTE SOTTOCOSTO
100% DEDUCIBILI

BRINDISIREPORT Economia



Economia
Porticciolo, il nodo revoca concessione resta al Tar di Lecce

Ordinanza del Tribunale di Bari. Dovrà essere discussa di nuovo l'istanza cautelare chiesta da Bocca di Puglia

di Stefania De Cristofaro
7 GIUGNO 2019 11:34



I più letti di oggi

- Brindisi: il rapporto sempre più OLT nel primo quadrimestre 2019
- Monitoraggio Indes: miglioramento in Puglia superiore media Italia
- Emergenza occupazionali nel Brindisino: incontro con il sottosegretario
- Il sottosegretario Dorigon a Brindisi: dal fronte sociale all'attività Economica

31 MAGGIO - 10 GIUGNO 2019
A SAN MICHELE SALENTO
PREZZI MAI VISTI
SUPER PROMOZIONI
FIERA AUTO

A proposito della riforma della portualità

A proposito della riforma della portualità porti italiani rappresentano un settore cruciale per l'economia e per l'occupazione, sia direttamente che in termini di indotto, ma da un attento esame della situazione, risulta ormai del tutto evidente la necessità di una radicale riforma della portualità italiana. Inizio da due concetti scritti nel mio ultimo articolo A proposito del nuovo piano regolatore del **porto di Brindisi**, pubblicato su ILNAUTILUS il 20 febbraio 2019.1) i porti italiani (escludendo quelli turistici), essendo infrastrutture di primaria importanza strategica, sono stati sempre gestiti direttamente dallo Stato;2) il **porto di Brindisi** sta andando in rovina. E pensare che nel volume La ricostruzione dei porti marittimi nazionali redatto dal Ministero dei Lavori Pubblici a seguito del XVIII Congresso Internazionale di Navigazione, svoltosi a Roma nel settembre 1953, all'inizio del capitolo concernente **Brindisi** è scritto: Il **porto di Brindisi** è l'unico del litorale meridionale adriatico italiano che possa dare sicuro rifugio a navi di grandi dimensioni. È uno dei principali dell'Adriatico per movimento di passeggeri. Si deduce che è da attribuirsi allo Stato la maggior parte delle responsabilità che stanno portando in rovina il **porto di Brindisi**. Sorgono subito le domande: questa situazione di degrado è limitata a **Brindisi** o interessa anche gli altri porti italiani? Perché si è creata tale situazione? Cosa si può fare per porvi rimedio? Negli anni 90, anche su pressioni della Comunità Europea, fu varata la riforma della portualità con la L. 84/1994, che introdusse le Autorità Portuali. Si consideri la situazione attuale della Portualità: i presidenti delle

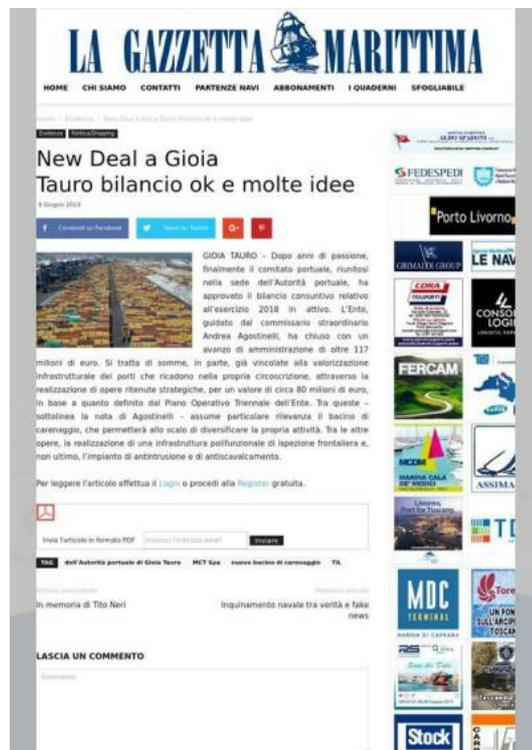
Autorità Portuali (ora di sistema portuale) rispondono direttamente al Ministro; vengono scelti tra persone che dovrebbero avere specifiche competenze, mentre l'esperienza insegna che solo in rari casi sono state scelte figure adeguate ed in grado di svolgere il difficile compito, che spesso sono radicalmente condizionate dai poteri forti locali, in genere in contrasto con gli interessi del **porto**, con conseguenti disastri. Ad esempio, **Brindisi** è l'unico **porto** pugliese con caratteristiche core non riconosciute. Né è da sottovalutare il fatto che tutti gli organici delle varie A.P. sono stati riempiti con figure senza alcuna formazione specifica, né ante né post, salvo alcune eccezioni. L'Autorità portuale deve sovrintendere e coordinare i servizi che devono essere resi all'Utenza portuale; inoltre, dovrebbe provvedere all'ammodernamento o costruzione di nuove infrastrutture per cogliere le opportunità offerte dall'evoluzione dei traffici marittimi e dei mezzi di trasporto. Il dovrebbe scaturisce da una serie di considerazioni, tra cui in primis il fatto che i tempi per la realizzazione di una nuova infrastruttura (nuovo piano regolatore o variante, fasi progettuali e realizzazione nel migliore dei casi non inferiori ad un decennio) e la complessità delle procedure mal si combinano con la durata del mandato dei presidenti delle Autorità Portuali (4 anni rinnovabili una sola volta). Nel 2016 la riforma Del Rio ha finito per peggiorare una situazione già deteriorata: in particolare l'accorpamento di alcune Autorità Portuali ha reso più complesse e di fatto ingestibili situazioni già precarie; ad esempio, se già era complesso redigere un nuovo piano regolatore di un **porto**, oggi, visto che ogni **porto** ha caratteristiche uniche, appare praticamente impossibile redigere il piano regolatore di un intero sistema portuale. In definitiva le Autorità Portuali sono diventate, di fatto, entità alla deriva e senza alcun controllo: bottino da spartire tra i partiti, con enorme sperpero di risorse finanziarie e spreco delle potenzialità offerte dal settore in termini di economia ed occupazione. Il risultato è che vengono messi in atto solo interventi sporadici e casuali per cui i porti stanno diventando in genere obsoleti e non in grado di cogliere tempestivamente le opportunità che l'evoluzione del mercato dei trasporti marittimi prospetta. Questo settore ha veramente un'importanza strategica prioritaria, e lo Stato, di conseguenza, per non abbandonarne tutta la gestione in loco (ossia alla completa anarchia), dovrebbe fare una scelta epocale per riprenderne il controllo. Il primo provvedimento, da prendere prima possibile e di non difficile attuazione, è lo scorporo delle Autorità Portuali, accorpate tramite la riforma Del Rio: è evidente l'urgenza di tale provvedimento per alcune ADSP, e non a caso, ad esempio, è già stata reistituita la nuova Autorità Portuale di Messina. Appare evidente che affinché lo Stato si faccia garante dello sviluppo della portualità e della logistica dell'intero Paese, integrato in una strategia europea, dovrebbe varare una vera e radicale riforma della Portualità (da non confondere con le Capitanerie

The screenshot shows the ILNAUTILUS website interface. The main article is titled "A proposito della riforma della portualità" and is dated "20 febbraio 2019". The article text is partially visible, starting with "A proposito della riforma della portualità". The website header includes navigation links like "Home", "Eventi", "News", "Autorevoli", "Nautica", "Trasporti", "Sport", and "Distretti nautici". There are also several sidebar advertisements and news snippets, including one for "patagonia" and another for "ANCE BRINDISI".

di **Porto**), con prospettive a medio lungo termine che, prendendo esempio da altri Corpi non militari, come la Polizia o i Vigili del Fuoco, si può schematizzare nei seguenti punti principali: Si dovrebbe istituire una struttura, snella e flessibile, con una serie di attività centralizzate, oltre quella di controllo rigoroso delle Autorità, con un Capo, nominato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, che dovrebbe rispondere al Ministro delle Infrastrutture; in ogni **porto** di primaria importanza vi dovrebbe essere un'Autorità presieduta da un Presidente, adeguatamente formato, selezionato e nominato dal Ministro (così come avviene oggi per i Questori), senza vincoli temporali, cui affidare il compito oltre che del sovrintendere alla gestione dei servizi da offrire all'Utenza portuale, anche di definire ed aggiornare le specifiche strategie di sviluppo del **porto**, nell'ottica nazionale ed europea, garantendo la continuità e la finalizzazione dell'iter di programmazione e realizzazione delle infrastrutture che si renderanno necessarie; dovrebbero essere aggregati i porti limitrofi (nessuno escluso) di importanza secondaria; tutto il personale delle A.P. dovrebbe essere selezionato tramite appositi concorsi, a carattere nazionale, e ricevere una accurata formazione iniziale, da aggiornare regolarmente; nel comitato portuale dovrebbero essere reinseriti rappresentanti delle parti sociali, in numero congruo. È un compito lungo e difficile, ma certamente non impossibile, avendo a disposizione organismi di assoluta eccellenza, come il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; tuttavia occorre innanzitutto e soprattutto una decisa e consapevole volontà politica che prenda a cuore le sorti di questo settore. Concludo tornando sul caso **Brindisi**. **Brindisi** è l'unica base logistica dell'ONU, ma utilizzata esclusivamente per gli aiuti umanitari in caso di emergenza. La configurazione del nodo dei trasporti situato a **Brindisi** non ha uguali nel resto del mondo: nell'arco di 1 km sono presenti tutte le modalità del trasporto (**porto**, aeroporto aperto ogni tempo e velivolo-, strade a 4 corsie, ferrovia a doppio binario), tutte le utilities (acqua, energia elettrica, etc.), banda larga, amplissime aree disponibili per insediamento di aziende operanti nel settore della logistica, forza lavoro qualificata; in altri termini qualsiasi tipo di merce vi potrebbe giungere, essere lavorata in toto o in parte- e ripartire, con ogni modalità di trasporto. Ciò non avviene soprattutto perché il **porto** è ingessato dal vecchissimo piano regolatore in vigore; in definitiva, è indispensabile un nuovo piano regolatore che ridisegni il **porto**, valorizzandone le caratteristiche, in particolare come fulcro del nodo logistico. È facile intuire che tale compito, se svolto da un team con la competenza adeguata, attirerebbe investimenti ingenti (miliardi di), con decine di migliaia di nuovi posti di lavoro, con piena ecocompatibilità, e con un notevole impatto sullo sviluppo dell'intero Mezzogiorno. Ing. Roberto Serafino

New Deal a Gioia Tauro bilancio ok e molte idee

GIOIA TAURO Dopo anni di passione, finalmente il comitato portuale, riunitosi nella sede dell'Autorità portuale, ha approvato il bilancio consuntivo relativo all'esercizio 2018 in attivo. L'Ente, guidato dal commissario straordinario **Andrea** Agostinelli, ha chiuso con un avanzo di amministrazione di oltre 117 milioni di euro. Si tratta di somme, in parte, già vincolate alla valorizzazione infrastrutturale dei porti che ricadono nella propria circoscrizione, attraverso la realizzazione di opere ritenute strategiche, per un valore di circa 80 milioni di euro, in base a quanto definito dal Piano Operativo Triennale dell'Ente. Tra queste sottolinea la nota di Agostinelli assume particolare rilevanza il bacino di carenaggio, che permetterà allo scalo di diversificare la propria attività. Tra le altre opere, la realizzazione di una infrastruttura polifunzionale di ispezione frontaliera e, non ultimo, l'impianto di antintrusione e di anticavalamento. Nello specifico, tra le pieghe del documento economico, illustrato ai membri del parlamentino portuale dal dirigente di settore Luigi Ventrici, è stata evidenziata la positività della gestione attraverso alcuni elementi oggettivi che ne definiscono l'attenzione e la ponderatezza con cui è stato amministrato l'Ente, nel rispetto dei limiti di spesa per come disposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A tale proposito è stata rilevata la consistenza di cassa che, al 31 dicembre del 2018, si è quantificata in oltre 122 milioni di euro. Si tratta di somme liquide importanti, che hanno una chiara destinazione d'uso e sono immediatamente disponibili per finanziare opere infrastrutturali. Dalla illustrazione della rendicontazione è stato, altresì, rilevato l'ammontare degli accertamenti di competenza, effettuati nel 2018, di oltre 17 milioni di euro mentre gli impegni di competenza hanno avuto un valore superiore ai 10,5 milioni di euro. Nel corso dei lavori del comitato portuale, il commissario **Andrea** Agostinelli ha evidenziato l'importanza di questo momento per il porto di Gioia Tauro. Sono chiaramente soddisfatto ha detto dell'approvazione del bilancio consuntivo 2018 perché fotografa la gestione positiva ed oculata dell'Ente. Mi piace, altresì, sottolineare l'attenzione che è stata rivolta al rilascio di alcune concessioni che indicano la volontà dell'Ente di dare il giusto spazio alle attività imprenditoriali collaterali alla gestione principale dello scalo. Chiaramente, ha continuato Agostinelli per me oggi è anche l'occasione di condividere con la comunità portuale l'avvenuto sub ingresso dell'azionista TIL all'interno della compagine societaria di MCT Spa. Una decisione politica nata per dare nuovo corso e respiro allo sviluppo della nostra infrastruttura portuale, che mi auguro possa trovare corrispondenza in una forte assunzione di responsabilità dell'intera comunità portuale, che sia commisurata agli importanti investimenti inseriti nel piano industriale, già verificato da questo Ente e presentato dal Terminalista. Tra gli altri punti all'ordine del giorno è stata, quindi, approvata la modifica del regolamento relativo ai criteri e alle modalità di reclutamento del personale dirigenziale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, per come indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo scorso 27 marzo. L'obiettivo è quello di procedere, celermente, alle procedure concorsuali al fine di poter coprire i posti vacanti in pianta organica, funzionali alla complessiva gestione dei porti di competenza dell'Ente.



Gli scali sardi in vetrina a Monaco

La Port Authority stringe accordi alla fiera mondiale dedicata alla logistica

CAGLIARIÈ un Sistema portuale Sardegna con ampi margini di sviluppo commerciale, quello in vetrina alla "Transport Logistic" di Monaco, fiera mondiale dedicata al trasporto merci su gomma, ferro, via acqua e aria, alla mobilità e alle tecnologie per l'informazione. Dal 4 al 6 giugno, all'interno del padiglione della portualità italiana coordinato da **Asoporti**, l'Adsp del mare di Sardegna - rappresentata dal Presidente Massimo Deiana e dalla responsabile marketing, Valeria Mangiarotti - ha promosso, a livello internazionale e tra circa 2300 espositori, gli scali isolani con attenzione al delicato settore della logistica. Numerosi gli incontri in agenda con gli operatori del mercato, molti dei quali asiatici, e con aziende alla ricerca di possibili collegamenti via mare con l'isola per l'avvio di nuovi scambi commerciali ed investimenti. Ma anche attività seminariali rivolte a gruppi armatoriali e addetti dell'import ed export per spiegare - titolo della giornata di studio di mercoledì 5 maggio - il "perché investire nei porti e negli interporti d'Italia, un hub naturale al centro del Mediterraneo". Soprattutto, come ha evidenziato nella sua relazione il presidente dell'AdSP sarda in rappresentanza del sistema portuale italiano, dell'opportunità di scommettere sugli scali del Paese e della Sardegna sfruttando i vantaggi fiscali che deriveranno dall'attivazione delle Zone Economiche Speciali. Uno stimolo al mercato sul quale l'AdSP ha scommesso nel corso di questo appuntamento con la biennale della logistica, a margine della quale non sono mancati anche gli incontri con gli armatori dello shipping italiano e con i terminalisti. «Il primo appuntamento dell'AdSP al Transport Logistic di Monaco si è rivelato decisamente proficuo - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale della Sardegna - Oltre agli incontri di business, molti dei quali esplorativi e mirati alla conoscenza della nostra offerta in termini di collegamenti marittimi, spazi portuali, e vantaggi fiscali, abbiamo allargato l'orizzonte di ricerca a nuove partnership commerciali verso l'Oriente. Ci sono ampi margini di manovra per il futuro dei nostri porti, poiché la Sardegna deve ancora essere completamente scoperta dai principali player del settore della logistica e da potenziali investitori. Sono certo che ci sia un enorme potenziale inespresso che potremo ampiamente sfruttare per l'attivazione di nuovi traffici».

L'INTESA SULLA PESCA
La battaglia tra tonnare l'isola supera la Sicilia
Passo indietro del ministero, riassegnate le quote storiche ai tre impianti sardi Esulta Carlforte: «Stagione salvata». Ma Favignana chiede un nuovo accordo

LA VERTEBRATA
Portuali verso accordi e business spiega l'Autorevole

POLIZIA/CAGLIARI
Squadra mobile più forte

Porti sardi a fiera Monaco, si punta sui mercati orientali

Focus sul porto industriale Cagliari, "rilancio possibile"

(ANSA) - **CAGLIARI**, 7 GIU - L' Autorità di sistema portuale della Sardegna al Transport Logistic di Monaco per il rilancio dei traffici nell' isola. Con particolare riguardo al **porto** industriale di **Cagliari**. Molta attenzione soprattutto ai nuovi mercati orientali. Nella tre giorni di fiera mondiale dedicata al trasporto merci su gomma, ferro, via acqua e aria, alla mobilità e alle tecnologie per l' informazione, l' AdSP - rappresentata dal presidente Massimo Deiana e dalla responsabile marketing, Valeria Mangiarotti - ha promosso, a livello internazionale e tra circa 2300 espositori, gli scali isolani con particolare attenzione al delicato settore della logistica. Numerosi gli incontri in agenda con gli operatori del mercato, molti asiatici, e con aziende alla ricerca di possibili collegamenti via mare con l' isola per l' avvio di nuovi scambi commerciali ed investimenti. Deiana sottolinea opportunità e vantaggi legati all' attivazione delle Zone Economiche Speciali. "Il primo appuntamento dell' AdSP al Transport Logistic di Monaco si è rivelato decisamente proficuo - spiega Deiana - Oltre agli incontri di business, molti dei quali esplorativi e mirati alla conoscenza della nostra offerta in termini di collegamenti marittimi, spazi portuali, e vantaggi fiscali, abbiamo potuto allargare l' orizzonte di ricerca a nuove partnership commerciali verso l' Oriente". Il futuro? "Ci sono ampi margini di manovra - spiega il presidente - poiché la Sardegna deve ancora essere completamente scoperta dai principali player del settore della logistica e da potenziali investitori. Sono certo che ci sia un enorme potenziale inespresso che, forte dell' eccellenza dei nostri scali marittimi, potremo ampiamente sfruttare per l' attivazione di nuovi traffici, attività commerciali dentro e fuori dalle nostre aree portuali o in regime fiscale agevolato, e rilanciare, in particolare, il transhipment nel **Porto** Canale di **Cagliari**". (ANSA).

ANSA - Cagliari, 7 GIU - L' Autorità di sistema portuale della Sardegna al Transport Logistic di Monaco per il rilancio dei traffici nell' isola. Con particolare riguardo al porto industriale di Cagliari. Molta attenzione soprattutto ai nuovi mercati orientali. Nella tre giorni di fiera mondiale dedicata al trasporto merci su gomma, ferro, via acqua e aria, alla mobilità e alle tecnologie per l' informazione, l' AdSP - rappresentata dal presidente Massimo Deiana e dalla responsabile marketing, Valeria Mangiarotti - ha promosso, a livello internazionale e tra circa 2300 espositori, gli scali isolani con particolare attenzione al delicato settore della logistica.

Numerosi gli incontri in agenda con gli operatori del mercato, molti asiatici, e con aziende alla ricerca di possibili collegamenti via mare con l' isola per l' avvio di nuovi scambi commerciali ed investimenti. Deiana sottolinea opportunità e vantaggi legati all' attivazione delle Zone Economiche Speciali.

"Il primo appuntamento dell' AdSP al Transport Logistic di Monaco si è rivelato decisamente proficuo - spiega Deiana - Oltre agli incontri di business, molti dei quali esplorativi e mirati alla conoscenza della nostra offerta in termini di collegamenti marittimi, spazi portuali, e vantaggi fiscali, abbiamo potuto allargare l' orizzonte di ricerca a nuove partnership commerciali verso l' Oriente".

Il futuro? "Ci sono ampi margini di manovra - spiega il presidente - poiché la Sardegna deve ancora essere completamente scoperta dai principali player del settore della logistica e da potenziali investitori. Sono certo che ci sia un enorme potenziale inespresso che, forte dell' eccellenza dei nostri scali marittimi, potremo ampiamente sfruttare per l' attivazione di nuovi traffici, attività commerciali dentro e fuori dalle nostre aree portuali o in regime fiscale agevolato, e rilanciare, in particolare, il transhipment nel Porto Canale di Cagliari". (ANSA).

Porti sardi, si punta su mercati Oriente

L' Autorità di sistema portuale della Sardegna al Transport Logistic di Monaco per il rilancio dei traffici nell' isola. Con particolare riguardo al **porto** industriale di **Cagliari**. Molta attenzione soprattutto ai nuovi mercati orientali. Nella tre giorni di fiera mondiale dedicata al trasporto merci su gomma, ferro, via acqua e aria, alla mobilità e alle tecnologie per l' informazione, l' AdSP - rappresentata dal presidente Massimo Deiana e dalla responsabile marketing, Valeria Mangiarotti - ha promosso, a livello internazionale e tra circa 2300 espositori, gli scali isolani con particolare attenzione al delicato settore della logistica. Numerosi gli incontri in agenda con gli operatori del mercato, molti asiatici, e con aziende alla ricerca di possibili collegamenti via mare con l' isola per l' avvio di nuovi scambi commerciali ed investimenti. Deiana sottolineato opportunità e vantaggi legati all' attivazione delle Zone Economiche Speciali. "Il primo appuntamento dell' AdSP al Transport Logistic di Monaco si è rivelato decisamente proficuo - spiega Deiana - Oltre agli incontri di business, molti dei quali esplorativi e mirati alla conoscenza della nostra offerta in termini di collegamenti marittimi, spazi portuali, e vantaggi fiscali, abbiamo potuto allargare l' orizzonte di ricerca a nuove partnership commerciali verso l' Oriente". Il futuro? "Ci sono ampi margini di manovra - spiega il presidente - poiché la Sardegna deve ancora essere completamente scoperta dai principali player del settore della logistica e da potenziali investitori. Sono certo che ci sia un enorme potenziale inespresso che, forte dell' eccellenza dei nostri scali marittimi, potremo ampiamente sfruttare per l' attivazione di nuovi traffici, attività commerciali dentro e fuori dalle nostre aree portuali o in regime fiscale agevolato, e rilanciare, in particolare, il transhipment nel **Porto** Canale di **Cagliari**".



Perché investire nei porti e negli interporti d'Italia?

Giulia Sarti

CAGLIARI È un Sistema portuale Sardegna dagli ampi margini di sviluppo commerciale, quello in vetrina alla Transport Logistic di Monaco, fiera mondiale dedicata al trasporto merci su gomma, ferro, via acqua e aria, alla mobilità e alle tecnologie per l'informazione. All'interno del padiglione della portualità italiana coordinato da **Assoport**, l'**AdSp** del mare di Sardegna, rappresentata dal presidente Massimo Deiana e dalla responsabile marketing, Valeria Mangiarotti, ha promosso, a livello internazionale e tra circa 2300 espositori, gli scali isolani di competenza, con particolare attenzione al delicato settore della logistica. Numerosi gli incontri in agenda con gli operatori del mercato, molti dei quali asiatici, e con aziende alla ricerca di possibili collegamenti via mare con l'Isola per l'avvio di nuovi scambi commerciali ed investimenti. Ma anche attività seminariali rivolte a gruppi armatoriali e addetti dell'import ed export per spiegare, titolo della giornata di studio di mercoledì 5, il perché investire nei porti e negli interporti d'Italia, un hub naturale al centro del Mediterraneo. Soprattutto, come ha evidenziato nella sua relazione il presidente dell'**AdSp** sarda in rappresentanza del sistema portuale italiano, dell'opportunità di scommettere sugli scali del Paese e della Sardegna sfruttando i vantaggi fiscali che deriveranno dall'attivazione delle Zone economiche speciali. Uno stimolo al mercato sul quale l'**AdSp** ha scommesso in modo particolare nel corso di questo appuntamento con la biennale della logistica, a margine della quale non sono mancati anche gli incontri con gli armatori dello shipping italiano e con i terminalisti. Il primo appuntamento dell'**AdSp** al Transport logistic di Monaco si è rivelato decisamente proficuo spiega Deiana. Oltre agli incontri di business, molti dei quali esplorativi e mirati alla conoscenza della nostra offerta in termini di collegamenti marittimi, spazi portuali, e vantaggi fiscali, abbiamo potuto allargare l'orizzonte di ricerca a nuove partnership commerciali verso l'Oriente. Ci sono ampi margini di manovra per il futuro dei nostri porti, poiché la Sardegna deve ancora essere completamente scoperta dai principali player del settore della logistica e da potenziali investitori. Sono certo che ci sia un enorme potenziale inespresso che, forte dell'eccellenza dei nostri scali marittimi, potremo ampiamente sfruttare per l'attivazione di nuovi traffici, attività commerciali dentro e fuori dalle nostre aree portuali o in regime fiscale agevolato, e rilanciare, in particolare, il transhipment nel Porto canale di Cagliari.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with 'PORTI' selected. The main article title is 'Perché investire nei porti e negli interporti d'Italia?' by Giulia Sarti, published on June 7, 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the page. To the right of the article, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the form, there is a section for 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with several video thumbnails and titles, such as 'Industria lombarda alla scoperta della Cina' and 'Parti dell'Alto Tirreno al Transport Logistic di Monaco'. At the bottom of the article, there is a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'MARE DI SARDEGNA', 'INVESTIRE', 'FRANCO FREZZANO', 'MASSIMO DEIANA', 'PORTO CANALE DI CAGLIARI', 'TRANSPORT LOGISTIC', 'VALERIA MANGIAROTTI', and 'ZONE ECONOMICHE SPECIALI'.

La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Cagliari

la vertenza

Portuali senza stipendi il dibattito si sposta in Parlamento

CAGLIARI La Iterc, impresa che gestisce il traffico merci nel **Porto Industriale di Cagliari**, licenzierà 40 persone dopo il crollo delle commesse, ridotte dell' 80%. Dopo i sindacati, anche la politica si mobilita per trovare una soluzione alternativa. «Il governo deve farsi carico in tempi brevi del futuro dei lavoratori del **porto** canale di Cagliari - chiede il deputato del Pd Andrea Frailis -. Il fatto che a maggio non siano stati pagati gli stipendi sembrerebbe dar credito alle voci circolate nei mesi scorsi di un imminente disimpegno. Fratelli d' Italia, con il deputato Salvatore Deidda, ha presentato una interpellanza in parlamento per comunicare la situazione dei lavoratori e per chiedere quale piano intendano intraprendere. Inoltre, Deidda ricorda l' impegno del governo sulla zona franca, a partire proprio dai porti e in particolare quello di Cagliari. È inspiegabile che non sia partita»

L'INTESA SULLA PESCA
La battaglia tra tonnare l'isola supera la Sicilia
Passo indietro del ministero, rinegoziate le quote storiche ai tre impianti sardi
Escala Carbonara: «Stagione salvia». Ma Favignana chiede un nuovo accordo

LA VERTENZA
Portuali senza stipendi
Il dibattito si sposta in Parlamento

Gli scali sardi in vetrina a Monaco
La Port Authority stringe accordi alla fiera mondiale dedicata alla logistica

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto canale. Dura reazione dei sindacati: «Una pugnalata in vista dell' incontro al Mise»

Licenziamento per 210 dipendenti

Decisione del cda della Cict, la società concessionaria delle banchine

Licenziamento collettivo dei 210 lavoratori della Cict. Lo ha deciso ieri il cda della società che gestisce le banchine del porto canale di Cagliari. Una proposta che dovrà essere ratificata dall' assemblea dei soci della "Cagliari international container terminal", controllata dall' azionista di maggioranza Contship (92 per cento) e dal Cacip (8 per cento). Una decisione che, visti i numeri, sembra scontata e alla quale si è opposto con decisione il presidente del consorzio, il sindaco di Sarroch Salvatore Mattana. La notizia giunge inattesa per i modi e i tempi: mercoledì è in programma un incontro al ministero dei Trasporti al quale parteciperanno il prefetto Bruno Corda, il presidente dell' **Autorità portuale** Massimo Deiana, l' assessora regionale al Lavoro Alessandra Zedda e la Cict.

I licenziamenti La proposta di avvio della procedura di licenziamento collettivo dei dipendenti Cict è stata presa durante il cda della Cict che si è tenuto a Melzo (sede della società) al quale ha partecipato in videoconferenza Mattana. Un incontro dai toni aspri, durato poco meno di due ore. «Nel primo quadrimestre di quest' anno Contship ha detto di aver subito un ulteriore calo dei traffici», afferma Mattana. «Sono stati lavorati solo 44.000 teus (contenitori), nel 2018 sono stati 214.000 (già in calo rispetto al 2017). Il risultato economico ha fatto registrare perdite per 1.950.000 euro. Ci è stato comunicato inoltre, che le trattative avviate non sono giunte a buon fine, nonostante le aspettative, e non vi sono allo stato prospettive di recupero dei volumi di traffico per cui il gestore ha dichiarato di non essere in grado di proseguire l' attività». Con questo quadro desolante, aggravato dal fatto che la Cict ha fatto sapere di non avere risorse per ricapitalizzare le perdite, nel tritacarne finiscono i 300 lavoratori dello scalo commerciale. «Abbiamo respinto con forza la proposta di licenziamento collettivo e l' avvio della procedura di licenziamento, chiedendo misure alternative come cassa integrazione e contratti di solidarietà, ma hanno risposto di non avere risorse», dice Mattana. Cosa succederà ora? «Il provvedimento del cda dovrà essere ratificato dall' assemblea dei soci, ma la decisione sembra scontata, visti i numeri». Alta tensione La proposta del cda di Cict arriva sui lavoratori del Porto canale, che giovedì avevano bloccato il varco Dogane per protestare contro il mancato pagamento dello stipendio di maggio, come uno tsunami. Solo la diplomazia del prefetto e l' opera di convincimento dei sindacati erano riusciti a calmare gli animi.

«È evidente che, qualora tali notizie fossero fondate, ci opporremo con forza ai licenziamenti e chiederemmo l' immediato ricorso agli ammortizzatori sociali difensivi come la cassa integrazione», dice Massimiliana Tocco della Cgil. «Non permetteremo all' azienda di abbandonare il porto industriale di Cagliari e attendiamo le risultanze dell' incontro al ministero dei Trasporti previsto per il 13 giugno, nonché dei tavoli istituzionali territoriali».

Dura la posizione di Corrado Pani della Cisl: «In un momento così delicato il licenziamento equivale a una pugnalata alle spalle dopo mesi e mesi di sacrifici e di lavoro a singhiozzo e stipendi non pagati. I licenziamenti prospettati non riguardano solo i lavoratori della Cict ma colpiscono tutta l' intera economia del territorio».

Per William Zonca della Uil «è irresponsabile attivare tale decisione prima dell' incontro previsto al Ministero e senza un confronto con le organizzazioni sindacali.

Un' iniziativa di questo tipo esclude, inoltre, da qualsiasi paracadute i lavoratori di tutte le altre aziende coinvolte nella crisi del Terminal container del porto industriale di Cagliari».

Andrea Artizzu.



TORO ASCENSORI
• POMPATI A FORO PROFILATO
• ASCENSORI IN ALLUMINIO
• MANICABILI PERSONALIZZATI
• TRAPPI DI CERNIERA MANUTENIBILI
• PASTIGLIERE QUADRATO
• MONITORAGGIO
• MONITORAGGIO
• MONITORAGGIO

Via Castiglione. Quest'anno è il terzo episodio Cadono calcinacci. Asse mediano chiuso

Il traffico è bloccato da un enorme ammasso di calcinacci che ha chiuso l'asse mediano di Via Castiglione. I soccorsi sono in corso e si prevede che l'opera di pulizia durerà diverse ore.

ONORANZE FUNEBRI
Agostino Meloni
Funerario a cura di Agostino Meloni
Via Castiglione, 10 - 09100 Cagliari
Tel. 070/5211111

Porto Cagliari: Filt, serve tavolo di crisi con governo

"Va immediatamente insediato un tavolo di crisi con il governo per la difesa del lavoro e dell' economia dell' intera Regione Sardegna, considerando l' importanza e il valore che il porto di Cagliari rappresenta per lo stesso territorio insulare". Lo chiede il segretario nazionale della Filt, Natale Colombo, per la crisi dell' impresa Cict al porto di Cagliari, che "dopo quelle delle imprese Cts e Mts, sta esplodendo, al pari di quella dei dipendenti di Iterc, in tutta la sua crisi e gravità". "In Cict - evidenzia il dirigente sindacale - ci sono, oggi, circa 300 dipendenti, che non hanno ancora ricevuto lo stipendio di maggio e temono che si materializzino provvedimenti ancora più drastici, pur avendo registrato, recentemente, il ripiano delle perdite di esercizio deciso nell' ultimo Cda. A conferma di ciò, arriva l' annuncio della compagnia Hapag Lloyd, di non poter più fare scalo a Cagliari per l' assenza dei servizi forniti da Cict, e quindi a inequivocabile conferma che lo scalo non rientra più nelle strategie del gruppo Contship Italia che controlla Cict". "Come federazione nazionale - rileva il sindacalista -, continueremo a sostenere le ragioni della vertenza e ci adopereremo in tutte le sedi affinché non si perdano ulteriori posti di lavoro e si restituisca dignità ai lavoratori".

Informative: questo sito e gli strumenti forniti da questo sito sono a disposizione di coloro che necessitano al funzionamento ed uso del sito. Restano vietate tutte le attività che non siano a fini di natura culturale, educativa o di pubblica utilità. Chiedendo questo servizio si accetta questa politica di privacy del sito.

Chiudi e accetta l'uso del cookie

[ECONOMIA E LAVORO](#) - [SINDACATO](#) - [BENEFICIARI E PRESIDENZA](#) - [ITALIA](#) - [EUROPARLAMENTO](#) - [CULTURA](#) - [SARDEGNA](#) - [ALTRO](#)

[IM EVIDENZA](#) - [Giovani Lavori](#) - [Inferisipos](#) - [Salario minimo](#) - [Stibocca cantieri](#)

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [WhatsApp](#)

La vertenza

Porto Cagliari: Filt, serve tavolo di crisi con governo

07 giugno 2019 ore 19:26

"Va immediatamente insediato un tavolo di crisi con il governo per la difesa del lavoro e dell'economia dell'intera Regione Sardegna, considerando l'importanza e il valore che il porto di Cagliari rappresenta per lo stesso territorio insulare". Lo chiede il segretario nazionale della Filt, Natale Colombo, per la crisi dell'impresa Cict al porto di Cagliari, che "dopo quelle delle imprese Cts e Mts, sta esplodendo, al pari di quella dei dipendenti di Iterc, in tutta la sua crisi e gravità".

"In Cict - evidenzia il dirigente sindacale - ci sono, oggi, circa 300 dipendenti, che non hanno ancora ricevuto lo stipendio di maggio e temono che si materializzino provvedimenti ancora più drastici, pur avendo registrato, recentemente, il ripiano delle perdite di esercizio deciso nell'ultimo Cda. A conferma di ciò, arriva l'annuncio della compagnia Hapag Lloyd, di non poter più fare scalo a Cagliari per l'assenza dei servizi forniti da Cict, e quindi a inequivocabile conferma che lo scalo non rientra più nelle strategie del gruppo Contship Italia che controlla Cict".

"Come federazione nazionale - rileva il sindacalista -, continueremo a sostenere le ragioni della vertenza e ci adopereremo in tutte le sedi affinché non si perdano ulteriori posti di lavoro e si restituisca dignità ai lavoratori".

Articolato in: [Salari e vertenze](#) - [Natali](#)

[DALLA HOME PAGE](#)
 «Per il futuro dei servizi pubblici». I sindacati in piazza
 La manifestazione nazionale organizzata dalle sigle di categoria di Cgil, Cisl e Uil, il vertice del centro di Roma, per il cambio di rotta della politica del governo. Il vertice si richiama l'impoverimento, il disagio economico e sociale

[IN UN ALTRO ARTICOLO](#)
 CALABRO - CICT - CONTSHIP
 FILT - NATALIE COLOMBO
 PORTO

[FOCUS E SPINELLI](#)
 FOCUS
 #FuturoalLavoro
 MANIFESTAZIONE NAZIONALE
 ROMA - FEBBRAIO 2019

Porto canale, appello dei sindacati: "Subito un tavolo di crisi al Governo"

"Va immediatamente insediato un tavolo di crisi con il Governo per la difesa del lavoro e dell' economia dell' intera Sardegna, considerando l' importanza ed il valore che il porto di Cagliari rappresenta per lo stesso territorio insulare". Lo chiede il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo per la crisi dell' impresa Cict al porto di Cagliari che "dopo quelle delle imprese Cts e Mts sta esplodendo, al pari di quella dei dipendenti di Iterc, in tutta la sua crisi e gravità". LEGGI ANCHE: Stipendi non pagati e lavoro a rischio: protestano i dipendenti del porto canale "In Cict - evidenzia il dirigente nazionale della Filt - ci sono, oggi, circa 300 lavoratori dipendenti che non hanno ancora ricevuto lo stipendio di maggio e temono che si materializzino provvedimenti ancora più drastici pur avendo registrato, recentemente, il ripiano delle perdite di esercizio deciso nell' ultimo Cda. A conferma di ciò arriva l' annuncio della compagnia Hapag Lloyd di non poter più fare scalo a Cagliari per l' assenza dei servizi forniti da Cict e quindi ad inequivocabile conferma che lo scalo non rientra più nelle strategie del gruppo Contship Italia che controlla Cict". "Come Federazione nazionale - conclude Colombo - continueremo a sostenere le ragioni della vertenza e ci adopereremo in tutte le sedi affinché non si perdano ulteriori posti di lavoro e si restituisca dignità ai lavoratori".

The screenshot shows the Sardinia Post website interface. At the top, there are navigation links for 'CHI SIAMO', 'PRIVACY', and 'COOKIE'. The main header features the 'sardiniapost' logo with the tagline 'il notizie di oggi per la Sardegna di domani' and the website URL 'www.sardiniapost.it'. Below the header, the article title 'Porto canale, appello dei sindacati: "Subito un tavolo di crisi al Governo"' is prominently displayed, along with the date '7 giugno 2019' and the category 'Economia, in evidenza 12'. A small image of a port terminal is visible. The article text is partially visible, starting with 'Va immediatamente insediato un tavolo di crisi con il Governo per la difesa del lavoro e dell' economia dell' intera Sardegna...'. To the right of the article, there are several promotional banners: one for 'FADDA' with the text 'Fai da te' and 'FINO AL 23 GIUGNO', another for 'Park Bus Bike' with 'Muoviamoci con Intelligenza', and a third with the text 'Il mio valore è la mia terra'.

The Medi Telegraph

Cagliari

Porto di Cagliari, la crisi fa davvero paura. La Cgil: «Intervenga il governo»

GIORGIO CAROZZI

Cagliari - «Va immediatamente insediato un tavolo di crisi con il governo per la difesa del lavoro e dell' economia dell' intera Regione Sardegna, considerando l' importanza ed il valore che il **porto di Cagliari** rappresenta per lo stesso territorio insulare». Lo chiede il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo per la crisi dell' impresa Cict al **porto di Cagliari** che «dopo quelle delle imprese Cts e Mts sta esplodendo, al pari di quella dei dipendenti di Iterc, in tutta la sua crisi e gravità». «In Cict - evidenzia il dirigente nazionale della Filt - ci sono, oggi, circa 300 lavoratori dipendenti che non hanno ancora ricevuto lo stipendio di maggio e temono che si materializzino provvedimenti ancora più drastici pur avendo registrato, recentemente, il ripiano delle perdite di esercizio deciso nell' ultimo CdA. A conferma di ciò arriva l' annuncio della compagnia Hapag Lloyd di non poter più fare scalo a **Cagliari** per l' assenza dei servizi forniti da Cict e quindi ad inequivocabile conferma che lo scalo non rientra più nelle strategie del gruppo Contship Italia che controlla Cict». «Come Federazione nazionale - conclude Colombo - continueremo a sostenere le ragioni della vertenza e ci adopereremo in tutte le sedi affinché non si perdano ulteriori posti di lavoro e si restituisca dignità ai lavoratori».

The screenshot shows the website 'The Medi Telegraph' with a navigation bar at the top. The main article is titled 'Porto di Cagliari, la crisi fa davvero paura. La Cgil: «Intervenga il governo»' and is dated 'venerdì 07 giugno 2019'. The article text is partially visible, matching the text on the left. The website layout includes a search bar, a 'MAGAZINE' section with a 'LEGGI L'ULTIMO NUMERO' button, a 'PUBBLICAZIONI' section with 'TIM' and 'L'ESPRESSO' logos, a 'PILOTINA BLOG' section with a date '23 Aprile 2018', and a 'SHIPPING MOVEMENTS' section with icons for 'PORTI PARTNER', 'SERVIZI ORGANIZZATI', and 'PORTO DI CAGLIARI'.

Autorità portuale

La diga foranea di Augusta soggetta a manutenzione

I lavori dovranno essere completati in 432 giorni

Dovranno essere terminati in 432 giorni, ovvero in circa 14 mesi, i lavori di manutenzione straordinaria di un tratto della diga foranea del **porto** commerciale di Augusta, tecnicamente definiti come lavori di rifiorimento e ripristino statico che, in questa prima fase, riguarderanno solo le testate della bocca centrale, quelle più bisognose di interventi. Il lavoro del primo stralcio sono stati appaltati nei mesi scorsi, per poco più di 9 milioni di euro, dall' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale e aggiudicati dal raggruppamento temporaneo di imprese composto dalla capogruppo Nuova Coedmar Nuova Coedmar Srl di Chioggia (Venezia) e dalle altre due European construction company Spa di Priolo Gargallo e Blu costruzioni Srl di Carlentini (mandanti) a cui sono stati consegnati l' altro ieri mattina dal presidente dell' Autorità di sistema, Andrea Annunziata. Presenti il segretario generale facente funzioni Pierluigi Incastrone, i componenti del comitato di gestione Gaetano La Ferla e Domenico Capuano, il sindaco Cettina Di Pietro, il co mandante della Capitaneria di **porto** Attilio Montalto e il provveditore alle opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria, Gianluca Ievolella. Per ripristinare tutta la diga serviranno, tuttavia, 51 milioni di euro e il progetto esecutivo già esiste ed è già stato consegnato dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche di Palermo per l' acquisizione di tutti i pareri previsti e l' avvio della gara, intanto Annunziata parla del primo «Intervento strategico che, grazie alla preziosa collaborazione tecnica del Provveditorato alle opere pubbliche, abbiamo messo in cantiere per rendere ancora più sicuro il **porto** di Augusta - ha detto - a cui seguiranno altri interventi infrastrutturali altrettanto importanti per rendere ancora più competitivo il **porto** di Augusta ed offrire ai mercati internazionali un servizio di qualità». Inoltre L' Autorità portuale ha in mente, d' intesa con i comuni di Augusta, Priolo e Melilli di portare avanti tutta una serie di iniziative di marketing a favore del territorio per essere pronti ad avviare la macchina, appena il piano strategico delle Zes sarà approvato, per rilanciare l' economia del comprensorio, utilizzando le leve economiche e finanziarie garantite dai vantaggi fiscali delle Zes e dallo Sportello unico, «Che - dice il presidente - abatterà i tempi delle procedure istruttorie relative al rilascio delle autorizzazioni di nuove imprese, che daranno un grande contributo all' occupazione locale». (*CESA*)



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Augusta

Diga foranea, via ai lavori un investimento da 9 mln

Augusta. L' **Autorità** di **sistema portuale** della Sicilia orientale ha consegnato all' impresa aggiudicataria i lavori di rifiorimento e ripristino statico della diga foranea. Si tratta del primo stralcio di un' opera di manutenzione straordinaria, esteso su tutta la diga foranea del porto, che verrà realizzato con circa 9 milioni di euro. La consegna è avvenuta alla presenza del sindaco Di Pietro del segretario generale dell' Adsp, Pierluigi Incastrone, dei componenti del comitato di gestione dell' Adsp, Gaetano La Ferla e Domenico Capuano, del comandante della Capitaneria di porto di Augusta, Attilio Montalto, del provveditore alle opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria, Gianluca Ievolella. «È il primo intervento strategico che abbiamo messo in cantiere per rendere ancora più sicuro il porto di Augusta a cui - dichiara il presidente Annunziata - seguiranno altri interventi infrastrutturali altrettanto importanti per rendere ancora più competitivo il porto di Augusta ed offrire ai mercati internazionali un servizio di qualità». L' impresa appaltatrice è la "Nuova Coedmar" di Chioggia, capogruppo mandataria, con la "European construction company" di Priolo Gargallo e la "Blu costruzioni" di Carlentini in qualità di mandanti. La durata presunta dei lavori è di 432 giorni. Agnese Siliato.

30. Siracusa provincia zona nord

In breve

FRANCONTE. In situazione più critica sono state denunciate nelle zone di contrada Giardinello, Mastiello e Castra

Liquami nelle campagne, è allarme

Tra le ipotesi anche quella che il flusso fognario sia deviato per irrigare i campi

FRANCONTE. In situazione più critica sono state denunciate nelle zone di contrada Giardinello, Mastiello e Castra. Tra le ipotesi anche quella che il flusso fognario sia deviato per irrigare i campi. In un'area di circa 10 ettari, a sud del paese, si è accumulata una grande quantità di rifiuti, tra cui sacchi di plastica, cartoni e altri rifiuti domestici. I cittadini si lamentano per l'odore sgradevole che si diffonde nell'aria e per l'inquinamento delle acque superficiali. Le autorità locali stanno cercando di individuare la causa del problema e di trovare una soluzione rapida. Si ipotizza che il flusso fognario possa essere deviato per irrigare i campi, ma questa ipotesi è ancora da verificare.



Una grande quantità di rifiuti accumulata in un'area di campagna.

LENTINI. Addio a Di Falco, era la voce dei braccianti agricoli. Il sindaco Di Falco, che ha lavorato per anni a favore dei braccianti agricoli, è stato eletto sindaco di Lentini. Di Falco era considerato uno dei più ascoltati voci dei braccianti agricoli in provincia. Durante il suo mandato, ha lavorato per migliorare le condizioni di lavoro e di vita dei braccianti. La sua elezione è stata accolta con gioia dai braccianti e da tutti i cittadini di Lentini.

MASSIMA

Diga foranea, via ai lavori un investimento da 9 mln

Massima. L'opera di rifiorimento e ripristino statico della diga foranea del porto di Massima è stata affidata all'impresa appaltatrice. L'opera è prevista per una durata di 432 giorni e avrà un costo di 9 milioni di euro. La consegna dei lavori è avvenuta alla presenza delle autorità locali e dei componenti del comitato di gestione dell'Adsp.

MASSIMA

La Protezione civile è a rischio «Non abbiamo assicurazione»

Massima. La Protezione civile è a rischio. «Non abbiamo assicurazione», dicono i funzionari della Protezione civile di Massima. La mancanza di assicurazione rappresenta un grave problema per la Protezione civile, che è responsabile della gestione delle emergenze. I funzionari stanno cercando di risolvere il problema il più presto possibile.

MASSIMA

«Presunte irregolarità, amministrazione poco trasparente»

Massima. «Presunte irregolarità, amministrazione poco trasparente», dicono i funzionari della Protezione civile di Massima. I funzionari stanno cercando di risolvere il problema il più presto possibile.

Web Marte

Augusta

Augusta| Consegnati i lavori di rifiorimento della diga foranea del porto.

Il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale, Andrea Annunziata ha consegnato, ieri mattina alla ditta aggiudicataria i lavori di rifiorimento e ripristino statico della diga foranea. Si prevede di concludere i lavori in circa 14 mesi.

Consegnati, ieri mattina, i lavori di rifiorimento e ripristino statico della diga foranea da parte dell' Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale, Augusta - Catania all' impresa aggiudicataria . Si tratta del primo stralcio di un' opera di manutenzione straordinaria, esteso su tutta la diga foranea del porto di Augusta, che sarà realizzato con una somma di circa 9 milioni di euro. Riguardo agli interventi necessari per completare tutta la diga foranea il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche ha consegnato il progetto esecutivo del primo lotto dall' importo di poco più 51 milioni di euro. Entro la fine del mese saranno acquisiti i pareri di legge e successivamente sarà avviata la procedura di gara per l' affidamento dei lavori. La consegna del primo stralcio da parte del presidente dell' Adsp, **Andrea Annunziata**, ha avuto luogo alla presenza del sindaco Cettina Di Pietro del segretario generale facente funzioni dell' Adsp, Pierluigi Incastrone , dei componenti del comitato di gestione dell' Adsp, Gaetano La Ferla e Domenico Capuano , del comandante della Capitaneria di porto di Augusta, Attilio Montalto , del provveditore alle opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria, Gianluca Ievolella . 'Questo è il primo intervento strategico che, grazie alla preziosa collaborazione tecnica del Provveditorato alle opere pubbliche, abbiamo messo in cantiere per rendere ancora più sicuro il porto di Augusta a cui - dichiara il presidente Annunziata - seguiranno altri interventi infrastrutturali altrettanto importanti per rendere ancora più competitivo il porto di Augusta ed offrire ai mercati internazionali un servizio di qualità'. Come rende noto l' Adsp 'il presidente Annunziata oltre a un robusto piano di interventi infrastrutturali già approntato, sta lavorando alacremente per programmare, d' intesa con i Comuni di Augusta, Priolo e Melilli, una serie di iniziative di marketing a favore del territorio per essere pronti ad avviare la macchina, appena il piano strategico delle Zes sarà approvato, per rilanciare l' economia del comprensorio, utilizzando le leve economiche e finanziarie garantite dai vantaggi fiscali delle suddette Zes e dallo Sportello unico che abatterà i tempi delle procedure istruttorie relative al rilascio delle autorizzazioni di nuove imprese, che daranno un grande contributo all' occupazione locale'. L' impresa appaltatrice è la rti 'Nuova Coedmar Srl' di Chioggia (Venezia), capogruppo mandataria, con la 'European construction company Spa' di Priolo Gargallo e la 'Blu costruzioni Srl' di Carlentini in qualità di mandanti. La durata presunta dei lavori è di 432 giorni. Per il progetto esecutivo redatto dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per la Sicilia e Calabria di Palermo nel 2016 'è stato acquisito il parere di non assoggettabilità a Via da parte del ministero dell' Ambiente, successivamente trasmesso, per eventuali osservazioni in merito, agli altri enti di competenza'. Sulla base di uno studio preliminare dell' impatto sulle componenti ambientali è stato stipulato con l' Arpa di Siracusa un protocollo ambientale, finalizzato all' esecuzione dei monitoraggi sulle componenti aria, acqua e rumore prima dell' inizio dei lavori e nel corso degli interventi.

Deposito di gas naturale nel porto di Augusta Esposto in Procura

Sebastiano Salemi AUGUSTA Depositato nei giorni scorsi un esposto alla Procura della Repubblica di Siracusa sui potenziali pericoli inerenti alla costruzione di un deposito per lo stoccaggio di Gnl (Gas naturale liquefatto) all' interno della rada di Augusta. Lo rendono noto coloro che lo hanno presentato, ossia le associazioni ambientaliste "Decontaminazione Sicilia" e "Natura sicula" e i comitati "Stop veleni" e "Bagali-Sabbuci-Baratti".

«L' Autorità di sistema portuale (Adsp) del mare di Sicilia orientale, lo scorso dicembre - ricordano in un comunicato stampa i sottoscrittori dell' esposto - ha avviato una procedura di manifestazione di interesse secondo la normativa vigente, finalizzata alla realizzazione di un deposito di Gnl all' interno della rada megarese presso il pontile di Punta Cugno, alla quale hanno aderito sei aziende. Il progetto, illustrato lo scorso 14 febbraio, presso la sede di Confindustria Siracusa, alla presenza del sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro, e del senatore del M5s, Giuseppe Pisani, non convince molti cittadini che ritengono doverosi ulteriori approfondimenti».

Precisamente, l' Adsp Augusta-Catania aveva messo a disposizione quale ubicazione il pontile consortile ad oggi non utilizzato all' altezza della raffineria di Augusta (vedi immagine in evidenza), pur specificando nella stessa manifestazione di interesse che l' Autorità «resta comunque aperta a valutare ulteriori e possibili collocazioni all' interno della propria circoscrizione territoriale».

Nell' esposto si legge, tra l' altro: «L' area di attenzione (genericamente indicata come **Porto** di Augusta) insiste su tessuti urbani densamente popolati, ad elevata concentrazione di stabilimenti industriali ed "Elevato rischio di crisi ambientale", con impianti vetusti in esercizio da oltre mezzo secolo soggetti a frequenti incidenti».

«Per quanto riguarda gli eventi principali di incendio ed esplosione esaminati (Pool Fire, Uvce, Bleve - Fireball), questi possono determinare effetti assai gravi soprattutto sulle aree urbanizzate circostanti gli insediamenti industriali ed in particolare appaiono interessate in modo rilevante le principali infrastrutture di comunicazione.

Infine, prima ancora di sperimentare nuovi insediamenti industriali, occorre mettere in sicurezza gli impianti esistenti e portare a compimento le bonifiche come per legge».

Come ricordano i sottoscrittori dell' esposto, l' ultima notizia risale allo scorso 9 maggio, quando si è affrontata la questione dell' eventuale insediamento di stoccaggio Gnl ad Augusta in una riunione della seconda commissione consiliare permanente "Servizi demografici e Sviluppo economico". «A tal riguardo i rappresentanti delle quattro associazioni auspicano che, quanto prima, esperti disinteressati ed indipendenti - concludono nel comunicato stampa - siano convocati per disquisire sul tema fugando ogni dubbio sulla reale pericolosità del deposito, a salvaguardia dell' interesse della collettività».

«L' area insiste su tessuti urbani popolati e con insediamenti industriali»



Web Marte

Augusta

Augusta| Esposto alla Procura contro il deposito di Gnl presentato da 4 associazioni.

Depositato un esposto alla Procura della Repubblica di Siracusa sui potenziali pericoli inerenti la costruzione di un deposito per lo stoccaggio di Gnl (Gas naturale liquefatto) all' interno della rada di Augusta.

Depositato un esposto alla Procura della Repubblica di Siracusa sui potenziali pericoli inerenti la costruzione di un deposito per lo stoccaggio di Gnl (Gas naturale liquefatto) all' interno della rada di Augusta. Presentato un esposto alla Procura della Repubblica di Siracusa sui potenziali pericoli relativi alla costruzione di un deposito per lo stoccaggio di Gnl (Gas naturale liquefatto) nella rada di Augusta . A depositarlo sono state le associazioni: Decontaminazione Sicilia, Comitato Stop Veleni, Natura Sicula e Comitato Bagali -Sabucci -Baratti . L' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale, lo scorso dicembre, ha avviato una procedura di manifestazione di interesse secondo la normativa vigente, finalizzata alla realizzazione di un deposito di Gnl all' interno della rada megarese presso il pontile di Punta Cugno, alla quale hanno aderito sei aziende. "Il progetto - ricordano le associazioni - illustrato lo scorso 14 febbraio, nella sede di Confindustria Siracusa, alla presenza del sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro, e del senatore del M5S, Giuseppe Pisani , non convince molti cittadini che ritengono doverosi ulteriori approfondimenti. Il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli , lo scorso 23 aprile, durante una visita ad Augusta, a proposito del deposito Gnl ha dichiarato: "Debbo esaminare il dossier. Si terranno degli incontri sull' argomento per valutare il tutto. Tutte le iniziative che portiamo avanti sono fatte nell' interesse della collettività". I rappresentanti delle quattro Associazioni, pur riconoscendo nel Gnl ridotte capacità inquinanti, evidenziano come allocarlo in un' area a elevata sismicità e a densa concentrazione di impianti industriali strida con le aspettative degli abitanti di un area Sin. Inoltre rimandano al potenziale rischio "effetto domino" per le torce sempre accese delle vicine industrie del petrolchimico nel malaugurato caso di fuoriuscita del Gnl. Nell' esposto si legge tra l' altro: "L' area di attenzione (genericamente indicata come **Porto** di Augusta) insiste su tessuti urbani densamente popolati, ad elevata concentrazione di stabilimenti industriali ed "Elevato Rischio di Crisi Ambientale", con impianti vetusti in esercizio da oltre mezzo secolo soggetti a frequenti incidenti". "Per quanto riguarda gli eventi principali di incendio ed esplosione esaminati (Pool Fire, Uvce, Bleve - Fireball) , questi possono determinare effetti assai gravi soprattutto sulle aree urbanizzate circostanti gli insediamenti industriali e in particolare appaiono interessate in modo rilevante le principali infrastrutture di comunicazione". "Infine, prima ancora di sperimentare l' insediamento di nuovi insediamenti industriali occorre mettere in sicurezza gli impianti esistenti e portare a compimento le bonifiche come per legge". Le associazioni rammentano, infine che, lo scorso 9 maggio, in Augusta, durante una riunione della II commissione consiliare permanente "Servizi demografici e Sviluppo economico" si è ritenuto di approfondire la questione sull' eventuale insediamento di stoccaggio Gnl ad Augusta. A tal riguardo i rappresentanti di Decontaminazione Sicilia, Comitato Stop Veleni, Natura Sicula e Comitato Bagali - Sabucci -Baratti auspicano che, quanto prima, esperti disinteressati ed indipendenti siano convocati per disquisire sul tema fugando ogni dubbio sulla reale pericolosità del deposito, a salvaguardia dell' interesse della collettività. Visualizzazioni: 6.

The screenshot shows the top navigation bar of the Web Marte website with logos for 'Web Marte', 'Nuovo BienneCar', 'Augusta (Sr) 0931 - 512090 www.bienmecar.it', 'USATO', 'RENAULT', and 'EDIZIONI LOCALI'. The main content area features the article title 'Augusta| Esposto alla Procura contro il deposito di Gnl presentato da 4 associazioni.' with a sub-headline 'Depositato un esposto alla Procura della Repubblica di Siracusa sui potenziali pericoli inerenti la costruzione di un deposito per lo stoccaggio di Gnl (Gas naturale liquefatto) all' interno della rada di Augusta.' The article text is partially visible, mentioning the deposit of GNL in the Augusta harbor and the involvement of four associations: Decontaminazione Sicilia, Comitato Stop Veleni, Natura Sicula, and Comitato Bagali - Sabucci - Baratti. The article also mentions the presence of Mayor Cettina Di Pietro and Senator Giuseppe Pisani, and the Minister of Infrastructure, Danilo Toninelli. The article is dated 7 June 2019.

I porti si aprono per 62 migranti Salvini a Malta: ora collaboriamo

Lo sbarco a Pozzallo segna un cambio di passo del Viminale Mattarella alla Marina: "Salvare vite umane dà prestigio all'Italia"

DI ALESSANDRA ZINITI

ROMA - Fosse stata una nave umanitaria a prendere a bordo migranti in zona Sar maltese, con un soccorso coordinato dalle autorità maltesi Matteo Salvini avrebbe sbraitato contro le Ong trafficanti di uomini, agitato lo spettro dei terroristi nascosti sui barconi, mandato le motovedette a interdire le acque territoriali al grido «i **porti** italiani sono e restano chiusi».

E invece ieri, come se nulla fosse, il porto di Pozzallo si è aperto per il rimorchiatore italiano Asso 25 e i suoi 62 migranti, 60 uomini, 2 donne, nessun bambino, tutti dell' Africa subsahariana. Non mangiavano e bevevano da due giorni e mezzo, due di loro sono finiti in ospedale, stavano in mare alla deriva senza soccorsi nelle 24 ore in cui dalla Libia sono partite 700 persone, come non avveniva da almeno un anno.

Ora saranno accolti nelle strutture della Cei che Salvini ringrazia.

«Il salvataggio di vite umane ha reso prestigio all'Italia», ha detto ieri riconoscente il presidente della Repubblica Mattarella incontrando una rappresentanza della Marina militare che la scorsa settimana è tornata a soccorrere migranti nel Mediterraneo.

Ma quel che è successo giovedì pomeriggio segna un cambio di passo di un certo rilievo nel momento in cui i flussi dalla Libia si sono notevolmente incrementati (pur senza Ong nel Mediterraneo) e solo nell' ultimo mese l'Italia ha dovuto accogliere oltre 1.000 migranti, più della metà di tutto il 2019.

Ormai alle spalle la propaganda delle elezioni europee, con l'estate alle porte e la crisi libica, al Viminale hanno capito che Italia e Malta rischiano di trovarsi ad affrontare da sole una raffica di interventi. Dunque meglio collaborare. Ed è esattamente quello che è avvenuto giovedì quando Malta (senza chiedere aiuto a nessuno) ha soccorso e portato a terra tre imbarcazioni con oltre 370 persone e le motovedette libiche ne hanno riportate indietro più di 200. E così, quando le autorità de La Valletta, di fronte a quell' ennesimo gommone che da più di 24 ore invocava invano aiuto, hanno chiesto all'Italia di fare la sua parte, non è sembrato più il caso di continuare a fare la faccia truce: al rimorchiatore Asso 25 di supporto alle piattaforme petrolifere italiane, nave più vicina al gommone, è stato chiesto di prendere a bordo i migranti e di far rotta verso l'Italia. È stato così che alle 14.30 di ieri il porto di Pozzallo si è aperto (per la prima volta dopo le tre direttive Salvini) ad una nave con migranti a bordo. Preceduta da una stringata dichiarazione del ministro dell' Interno lesto a sottolineare almeno che l'accoglienza sarebbe stata a carico della Cei. «Ringraziamo i vescovi per la disponibilità a prendersi carico dell'accoglienza di questi immigrati. Così ognuno fa la sua parte».

Sottolineatura che rivela quanto, nonostante la ripetuta disponibilità della Cei, siano ancora tesi i rapporti tra la Chiesa e Salvini. Ma adesso tocca all'Italia dei **porti** chiusi, che sempre con più difficoltà potrà contare sulla solidarietà dell' Europa, fare la sua parte. E non è un caso che, a sbarco completato, il Viminale diffonda una nota in cui parla esplicitamente del dovere di salvare vite e offra il calumet della pace ai tanto vituperati maltesi con i quali adesso c'è invece «piena sintonia».

«Questa operazione - dicono dal ministero - conferma la doverosa attenzione per la tutela della vita, la proficua collaborazione con Malta e l' assenza di pregiudizi nei confronti di navi private che accettano il coordinamento degli Stati mentre la stessa Europa che manda lettere al governo italiano continua a ignorare le richieste di aiuto di Italia e Malta». In serata un nuovo sbarco. A Lampedusa dalla Libia arrivano in 21.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

