



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 16 luglio 2019**



Prime Pagine

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

Primo Piano

15/07/2019	FerPress	24
Il Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi di Civitavecchia collabora con l' Escola Europea nel progetto "Formati al Porto"		
15/07/2019	Informazioni Marittime	25
Civitavecchia, Ormeggiatori ed Escola Europea insieme nel progetto "Formati al Porto"		

Trieste

16/07/2019	Il Piccolo Pagina 10	26
Cherso, due progetti per il ponte pedonale sopra il porticciolo		

16/07/2019	Il Piccolo Pagina 19	27
<hr/>		
15/07/2019	FerPress Porti: Serracchiani (PD), auspicio a breve inclusione Monfalcone in Authority Trieste	28
<hr/>		
16/07/2019	FreshPlaza Telecontrollo dei camion al porto di Trieste	29
<hr/>		
16/07/2019	Il Gazzettino Pagina 47 Un porto marginale e Venezia declina	30
<hr/>		

Venezia

16/07/2019	Il Gazzettino Pagina 31	<i>MICHELE FULLIN</i>	31
<hr/>			
16/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18 «I motoscafi di alberghi e vetrerie non possono trasportare i loro clienti»		32
<hr/>			
16/07/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19 I giganti del mare a Marghera «Col vento percorso a rischio»		33
<hr/>			
16/07/2019	Il Fatto Quotidiano Pagina 12	<i>Alberta Basaglia e Giulietta Raccanelli</i>	34
<hr/>			
15/07/2019	Corriere Marittimo Venezia, incidenti navi - Capitaneria di Porto: Avviati gli accertamenti		36
<hr/>			
15/07/2019	Travelnostop Venezia, Capitaneria di Porto aggiorna norme sicurezza dopo incidente domenica scorsa		37
<hr/>			

Savona, Vado

16/07/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 43 Il sindaco: troppa burocrazia e gravi ritardi nelle opere di viabilità per la piattaforma		38
<hr/>			
16/07/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 43 In via Braja si completa il progetto del complesso artigiano di Parco Doria		39
<hr/>			

Genova, Voltri

16/07/2019	Il Secolo XIX Pagina 13 Culmv, terminalisti pronti a pagare Nelle casse dei camalli 2,2 milioni		40
<hr/>			
16/07/2019	Il Secolo XIX Pagina 19 Riparazioni navali, fallimento per Gmg		41
<hr/>			
15/07/2019	Il Nautilus GENOA BLUE AGREEMENT, accordo per navi più "pulite" - Obiettivo minor impatto ambientale negli scali di Genova e Savona		42
<hr/>			
15/07/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	43
<hr/>			
15/07/2019	Travelnostop Costa Crociere punta sul green con 'Genoa Blue Agreement'		44
<hr/>			

Marina di Carrara

16/07/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 13 In vendita il porticciolo e il pontile del Cinquale		45
<hr/>			

16/07/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 26	46
Bandiera blu: la cerimonia stamani a Marina		

Livorno

15/07/2019	Corriere Marittimo	47
Darsena Europa, la coesione locale e il potenziale acquirente		

Piombino, Isola d' Elba

16/07/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 26	48
L' Authority difende l' adeguamento del porto		
15/07/2019	corrierefiorentino.it	SILVIA OGNIBENE 49
«Il futuro di Piombino? E' nel porto»		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/07/2019	Il Messaggero (ed. Abruzzo) Pagina 49	51
Sindaco e comitato porto: «Ortona resti sotto l' Authority di Ancona»		
15/07/2019	City Rumors	FRANCESCO RAPINO 52
L' importanza del porto di Ortona all' interno dell' AdSP di Ancona		
15/07/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti 54
Porto di Ancona: incontro annuale Confartigianato		
16/07/2019	Il Resto del Carlino (ed. Pesaro) Pagina 22	55
Il gruppo Amatori punta sulla nautica di lusso		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/07/2019	La Provincia di Civitavecchia	56
Unione con i porti dell' Abruzzo: il M5S sollecita l' amministrazione Tedesco		
15/07/2019	La Provincia di Civitavecchia	57
Pas: l' Authority ricorre ad un nuovo bando pubblico		
15/07/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti 58
Formati al porto: progetto a Civitavecchia		

Napoli

16/07/2019	Il Roma Pagina 9	59
Interporto Sud Europa, Cangiano nuovo presidente di Ise Servizi		
15/07/2019	FerPress	60
Logistica, Cangiano nuovo Presidente Ise Servizi. Il manager è anche vice presidente di Interporto Sud Europa		
15/07/2019	Napoli Village	61
Nautica, vietato dalla Sovrintendenza di Napoli il salone a mare		

Bari

16/07/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese) Pagina 27	62
«Al porto ci saranno controlli di frontiera»		

15/07/2019	Brindisi Report	STEFANIA DE CRISTOFARO	63
Varchi doganali, il Tar respinge il ricorso dell' Autorità portuale			
15/07/2019	Primo Magazine	GAM EDITORI	66
Bari, al via procedura per realizzare i nuovi varchi nel porto			

Taranto

16/07/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 25	67
LA RINASCITA POTRÀ VENIRE DAI DUE MARI			

Olbia Golfo Aranci

16/07/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura)	Pagina 20	68
Gestione del porto salata: per la Silene costi triplicati			

Cagliari

16/07/2019	L'Unione Sarda	Pagina 12	69
Crociere, la Sardegna punta all' itinerario unico e ai turisti "di lusso"			
15/07/2019	Ansa		70
Crociere: scommessa homeport e multiscalo			
15/07/2019	Ansa		71
Crociere: Sardegna scommette su hom port e multiscalo			
15/07/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti	72
Crocieristica in Sardegna: due possibili fronti di lavoro			
15/07/2019	Olbia Notizie		74
Homeport e multiscalo per la crescita del crocierismo in Sardegna			
15/07/2019	Sardinia Post		76
Il multiscalo per le navi da crociera: ipotesi doppia tappa a Cagliari e Olbia			
15/07/2019	The Medi Telegraph		77
Crociere, la Sardegna cerca il salto di qualità			
16/07/2019	L'Unione Sarda	Pagina 15	78
Porto canale, il cimitero di 750 buste paga			
15/07/2019	Ansa		79
Porto Cagliari in crisi, chiesto incontro a premier Conte			
15/07/2019	ilfattoquotidiano.it		80
Porto Cagliari, gruppo tedesco che gestiva le merci se ne va. Sindacato: 'Non ha investito, favoriti Tangeri e scali tedeschi'			

Messina, Milazzo, Tremestieri

16/07/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 27	83
Parte terminale molo Marullo, approvato l' ampliamento			
15/07/2019	Stretto Web		84
Zes per Messina: fra annunci e realtà			

Catania

16/07/2019	MF	Pagina 2	86
Tra gli Ordini e l' Ance, un patto concertato			

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



Oggi gratis in edicola
Uno speciale di 32 pagine
per lo sbarco sulla Luna
inserito a 50 anni dalla missione di Apollo 11
con commenti, ricordi e interviste



Lo sport
Cricket, l'Inghilterra
torna campione
dopo 44 anni
di **Domenico Calciagno**
e **Luigi Ippolito** a pagina 15



L'Olimpiade 2026

UN PAESE DIVISO DAI FATTI

di Ernesto Galli della Loggia

Non è detto che il significato vero di un evento sia quello che appare a prima vista. È anzi buona regola dubitarne, e comunque chiederselo. Personalmente, ad esempio, me lo chiedo a proposito della vittoria di Milano per l'assegnazione delle Olimpiadi invernali del 2026.

Certo, è evidente che si tratta di un importante successo della città. Di un'ulteriore tappa della sua corsa a diventare più di quanto lo sia già oggi una metropoli tra le più importanti del continente. E forse in futuro qualcosa di più: chi può dire infatti se nel destino di Milano non vi sia quello — che molti fattori possono indurre a immaginare (cominciando dalla sua posizione al centro della pianura padana, cioè al centro della grande piattaforma geografica di comunicazione e di scambio tra l'Europa orientale e balcanica da un lato e l'area italo-mediterranea e quella franco-iberica atlantica dall'altra) — di diventare una vera e propria cosmopoli, una città-mondo sul modello di New York o di Shanghai? Possono ragionevolmente farlo credere le sue potenzialità, le sue capacità sinergiche sollecitate da un'amministrazione in genere mediamente buona, la sua antica vocazione al terziario e quindi a ogni genere d'intermediazione, da quella finanziaria a quella culturale, all'economia immateriale, infine il dinamismo straordinario di cui tanto spesso è stata protagonista.

continua a pagina 28

Lite sull'incontro al Viminale con le parti sociali. Il leader leghista: vado avanti. C'è Siri, è polemica

Conte, doppia sfida a Salvini

Il premier attacca su manovra e caso Russia. Savoini ai pm: non parlo

LO SCONTRO TRA I DUE LEADER-VICEPREMIER

Populisti e sovranisti: quel solco che si allarga

di Massimo Franco

Emergono due sensazioni dall'ennesimo scontro tra Movimento Cinque Stelle e Lega.

L'AUDIZIONE

D'Amico, i viaggi e gli inviti
Gli 007 parlano alle Camere

di Fiorenza Sarzanini

Audizione del direttore dell'Aise alle Camere per parlare anche dei fedelissimi di Salvini.

a pagina 6

GIANNELLI



Tensione tra Conte e Salvini. Il premier attacca su caso Russia e manovra e parla di «scorrettezza istituzionale». E diventa un caso politico l'incontro al ministero dell'Interno tra il leader leghista e le parti sociali. «La manovra economica si fa a Palazzo Chigi, i tempi li decido io» precisa il capo del governo. Polemica anche sulla presenza di Siri. «Se si tratta di un vertice di partito, la presenza di Siri va bene. Se è un vertice di governo, la presenza di Siri non va bene» chiarisce Conte. Caso Russia, Savoini interrogato dai magistrati si avvale della facoltà di non rispondere. E Salvini ribadisce: non parlo di soldi che non ho preso.

da pagina 2 a pagina 9

Da Padova a Bordeaux | ragazzi in camper per cinque giorni



La foto dei nove ragazzi disabili accompagnati in camper dagli operatori della coop «L'Eco Papa Giovanni XXIII» da Padova a Bordeaux

Il viaggio dei nove disabili che sognavano l'oceano

di Agostino Gramigna

Nove ragazzi disabili della provincia di Padova hanno coronato il loro sogno, ovvero andare fino in Francia a vedere l'oceano. Ma insieme agli operatori della coop che li aiuta, ognuno dei ragazzi con varie disabilità ha raggiunto l'obiettivo più grande, cioè quello di capire — come ha detto Giorgio tra le lacrime una volta davanti al mare — che «anche io valgo, anche io ce la posso fare».

a pagina 21

CON DELTA E IL TESORO

Le Fs scelgono Atlantia per Alitalia

di Daniele Manca



Alitalia, le Fs scelgono Atlantia. La cordata con Tesoro e Delta. «Ma su Autostrade non indietreggiamo», commenta Di Maio.

a pagina 30

IL CANTANTE

«Il Dio simpatico e le mie nozze»

di Tiziano Ferro



In questi anni la disparità di diritti mi ha fatto sentire deluso e amareggiato. Ma io ho fede e il mio Dio è simpatico.

a pagina 25

IL GOVERNATORE: SPARATE

L'orso che evade dalla sua cella

di Giusi Fasano



L'orso M49 è scappato da un recinto con barriere alte 4 metri in Trentino. Il governatore: «Se si avvicina alle case, sparate».

a pagina 23

Sniffa e guida, poi uccide una mamma

Ragusa, all'uomo era stata sospesa la patente. La vittima aveva 24 anni e un figlio di 4

ARMA DA GUERRA A PAVIA, TRE ARRESTI



Il missile trovato dalla polizia in un deposito dell'estrema destra

Il missile dell'estrema destra

di Elisa Sola

a pagina 13

di Salvo Toscano

Si definiva una «mamma a tempo pieno». Stava per finire la giornata di lavoro al ristorante di Cava d'Aliga, nel Ragusano, per tornare dal suo bimbo di 4 anni. Ma a casa, Martina Aprile, 24 anni, non è mai tornata perché è stata travolta da un'auto guidata da un uomo, Carmelo Ferraro, 36enne, che è successivamente risultato positivo a cocaina e metadone. All'uomo era già stata sospesa la patente.



Martina Aprile in una foto postata sul suo profilo Facebook

a pagina 18

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI



Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e 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 ministro dell'Interno non ha titolo di convocare i sindacati per discutere di politica economica. Ma i sindacati perché si prestano alla sua propaganda?



ristora
INSTANT TEA

il Fatto
Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT TEA

Martedì 16 luglio 2019 - Anno 11 - n° 194
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 8,00 con il libro "Una nostra spigola ai ragazzi"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/2009

Il socio Dagostino
"Presi per buone le fatture di Tiziano Renzi perché suo figlio era premier"

Di Maio esulta
La nuova Alitalia a 4 teste: Tesoro, Fs, Delta e Atlantia Fuori Toti e Lotito

I dati dell'Istat
Morti sulla strada: con la legge Renzi oggi gli incidenti sono più di prima

Sindaca a Torino
Appendino caccia il vicesindaco: "Mandato pieno o si va tutti a casa"

EVA E ADAMO
In edicola a 3,90€



» SALVINI A PAG. 11



» GIARELLI A PAG. 10

LEGA E SCANDALI PERCHÉ NON PUÒ SCARICARLI

SALVINI OSTAGGIO DI SAVOINI & SIRI

RUBLI ALLA LEGA

LA FACCIA DI PUTIN QUANDO SEPPE CHE GLIELI AVREBBERO RESTITUITI IN OTTANTA ANNI.

RUSSIA, TUTTI SBUGIARDANO SALVINI: "SAPEVA DELL'INCONTRO DI SAVOINI IN HOTEL". NICASTRI PARLA AI PM DEI SOLDI A SIRI, CHE IL VICEPREMIER PORTA CON SÉ DAI SINDACATI. CONTE FURIOSO: "RIFERISCI IN PARLAMENTO"

» CANNAVÒ, CERASA, MILOSA, PACELLI E TECCE A PAG. 2 - 3 - 4 - 5

GUIDA RAGIONATA AI FIGLI DI PUTIN, NOME PER NOME

Certi di fare cosa gradita ai nostri lettori, ecco una piccola guida per orientarsi nell'affaire Lega-Russia. Dal possibile titolo: all'inseguimento dei rubli verdi.

» ANTONIO PADELLARO
A PAGINA 6

Io rublo, tu rubli

» MARCO TRAVAGLIO

Da quando Salvini ha degradato sul campo il povero Savoini a semiscosciuto-milantatore-imbucato, non fanno che uscire fotografie e selfie dei due amorevolmente avvvinghiati in tavoli di lavoro o di banchetto italo-russi, visite ufficiali e officiose, convegni, conferenze, simposi, pranzi, cene, colazione, merende, gite fuori porta sulla piazza Rossa di Mosca, a Parigi, a Londra, in Marocco, nel Donbass, in Crimea, ad Arcore, a Roma. Manca solo quella del matrimonio, magari a Sabaudia, come quella fra Tiziano Ferro e Victor Allen. Un'affettuosa amicizia viepiù imbarazzante, alla luce dell'audio che immortalò il "Savo" nella hall dell'hotel Metropol di Mosca con altri due italiani e tre russi intenti a concordare una mega-fornitura di gasolio e cherosene all'Italia in cambio di una stecca di 65 milioni di dollari alla Lega. Ora, siccome Savoini ha accompagnato Salvini a Mosca almeno 9 volte in 4 anni (e il suo compare Claudio D'Amico almeno 5 volte), più la cena a villa Madama a Roma offerta dal governo Conte a Putin il 4 luglio (dove fu D'Amico, consigliere di Salvini, a far invitare Savoini), si fa di tutta tutta l'erba un fascio. Come se i viaggi a Mosca fossero tutti uguali. Non è così.

Già è grave che il presidente leghista della Associazione Lombardia-Russia accompagni il suo leader e poi il vicepremier e ministro dell'Interno nelle visite all'estero senza un incarico preciso. Ma è infinitamente più grave che sieda al suo fianco in un incontro ufficiale e ristrettissimo fra ministri dell'Interno. Dimentichiamo per un attimo le foto delle varie occasioni politico-coniviali in cui troneggiano Salvini & Savoini con decine o centinaia di persone. E concentriamoci al vertice bilaterale, primo e ultimo di cui si abbiamo notizia, del 16 luglio 2018 a Mosca fra Salvini e il suo omologo russo Vladimir Kolokoltsiev. I bilaterali ministeriali prevedono pochissimi interlocutori, cioè i membri dei rispettivi staff istituzionali, un'agenda che investe questioni di sicurezza nazionale, dunque l'obbligo di riservatezza per tutti i partecipanti sui temi trattati. Ora, a quel vertice Salvini portò con sé Savoini (lo si vede nella foto twittata dal nostro ministro a fine incontro: a sinistra Kolokoltsiev e 8 membri del suo staff salviniano, a destra Kolokoltsiev e i suoi 7 collaboratori). A quale titolo? Salvini ha appena dichiarato a Repubblica: "Savoini non ha mai fatto parte delle delegazioni ufficiali in missione a Mosca con il ministro né a quella del 16 luglio né a quella del 17 e 18 ottobre 2018". E allora perché sedeva al tavolo ufficiale? La risposta l'ha data lo stesso Savoini un anno fa, appena rientrato in Italia.

SEGUE A PAGINA 24

EVA E ADAMO

In edicola a 3,90€

CACCIA GROSSA Botte da orbi fra Regione leghista e ministro SS

"L'orso vivo o morto". Ma M49 fugge

» ALESSANDRO ROBECCI

Bello come un orso, forte come un orso. E poi è un orso. Di più. È il Papillon degli orsi, uno capace di scappare da un recinto elettrificato a 7 mila volt, alto alcuni metri, davanti al quale (non al quale orso, al quale recinto) il governatore del Trentino, Maurizio Fugatti (Lega), si è fatto immortalare per dire che non è un orso normale, ma una specie di orso superman. Dunque il Fugatti, che aveva fatto catturare l'orso e lo aveva fatto trasferire in quella specie di centro di accoglienza per orsi col filo spinato elettrico contro il parere del ministero dell'Ambiente, ora si ritrova con un orso scappato (senza radiocollare, tra l'altro) e ha dato ordine di sparare a vista. Non possiamo accoglierli tutti (nemmeno gli orsi). Legittima difesa.

A PAGINA 14

La cattiveria

Salvini porta Siri, indagato per corruzione, all'incontro con i sindacati. Poi si scusa: "Credevo fosse Savoini"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

LE HIT TROPPO POP

I tormentoni estivi che uccidono la lingua italiana

» PARLANGELI A PAG. 21





il Giornale



MARTEDÌ 16 LUGLIO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 266 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

GOVERNO AD ALTA TENSIONE

A UN PASSO DAL CRAC

Salvini «licenzia» Conte (che si infuria) e cerca l'incidente sulla manovra MR. RUBLO NON PARLA AI PM, IL GIALLO CONTINUA

■ Mai così alta la tensione fra Salvini e Conte. Il tavolo sulla manovra convocato dal leghista al Viminale con l'indagato Siri e le parti sociali fa infuriare il premier, che lo accusa di «scorrettezza istituzionale». E si «vendica» chiedendogli di riferire in Aula sul caso Savoini-Russia.

servizi da pagina 2 a pagina 7

AL LUPO! AL LUPO! SPERIAMO ARRIVI...

di Alessandro Sallusti

È inutile fare previsioni su quando, come e se questo governo cadrà. Ormai ogni giorno pare essere quello buono, ma di fatto nulla accade. «Al lupo! Al lupo!», urlava ogni notte il pastorello della favola di Esopo per fare uno scherzo agli abitanti del villaggio, che essendosi abituati al falso allarme non crederono a quello vero e il lupo poté quindi fare indisturbato la sua strage. Salvini, Di Maio e Conte sono, a giorni alterni, come il pastorello burlone e bugiardo e noi cittadini gli abitanti del villaggio sue vittime. Ci abbiamo fatto il callo alle minacce, agli ultimatum e ai dispetti che quotidianamente i tre si scambiano e che ogni volta prefigurano la fine dell'alleanza tra Lega e Cinque Stelle. Non ci crediamo più, e non crediamo neppure che siano in grado di fare una delle cose - dalla flat tax all'autonomia - che quotidianamente ci propinano come fatte o in dirittura d'arrivo.

Devo ammettere che all'inizio dell'avventura il braccio di ferro tra Salvini e Di Maio, con Conte arbitro, aveva aspetti di novità interessanti e pure un certo fascino per chi si appassiona alle vicende politiche. Ora no. È soltanto uno stupido, infantile e inutile gioco fine a se stesso fra tre prime donne.

Stando così le cose, c'è solo da aspettare, e sperare, che il lupo arrivi presto. Se avrà la faccia feroce di un magistrato o quella furba di uno dei protagonisti che alla fine frega il socio, ancora non lo sappiamo. Ma abbiamo la certezza che qualsiasi alternativa a questo spettacolo - compreso il ritorno alle urne - non potrà che essere migliore del deprimente presente.

Come ha scritto pochi giorni fa su queste pagine Davide Giacalone, anche questo nuovo e inedito ciclo politico non riesce a sfuggire alla maledizione che da sempre affligge questo Paese, cioè la capacità di mettere in mostra con un certo orgoglio e con tanta spavalderia il peggio di se stesso ed emarginare con noncuranza il meglio, che pure non mancherebbe.

Il mestiere ci costringe a seguire ed amplificare questo stupido teatrino come se si trattasse di cosa seria. Lo facciamo con sempre meno entusiasmo e sempre più spesso siamo tentati di passare oltre. Cioè parlare di cose nostre e non di beghe loro.

DOPO SETTE GIORNI NEI BOSCHI

Porthos smarrito in vacanza e ritrovato grazie ai social

di Luca Fazzo



MIGLIORE AMICO Porthos ha vagato sette giorni per le Dolomiti

Alla fine, quando lo carichiamo in auto per riportarlo a casa, Porthos piange. Tecnicamente sono guaiti, ma si coglie chiaro l'addio sconsolato ai boschi che potevano essere la sua tomba, che ha attraversato per sette giorni e sette notti martellati dai temporali, dove più che mangiare ha rischiato di essere mangiato. Ma dove ha assaporato (...)

segue a pagina 17

MOSCOPOLI COME MONTECARLO?

Il timore dei leghisti «Finiamo come Fini»

di Adalberto Signore

a pagina 3

PER SOSTITUIRSI AL CARROCCIO

Conte-bis, l'idea Pd di allearsi con M5s

di Laura Cesaretti

a pagina 4

CROLLA L'8X1000

Papa Francesco fa scappare pure le offerte



di Camillo Langone

a pagina 12

FS SCEGLIE ATLANTIA COME PARTNER

I Benetton entrano in Alitalia Di Maio perde ancora la faccia

di Marcello Zacché

Una penale. Anche se non si può dire. Anche se nessuno lo ammette. L'investimento di Atlantia nell'Alitalia giallo-verde dovrebbe essere nell'ordine dei 3-400 milioni: una penale. A tanto ammonta (...)

segue a pagina 11
Stefanato a pagina 11

INGLESI CAMPIONI DEL MONDO

Regno ri-Unito dal cricket La Brexit può aspettare

Orsini a pagina 15



GLI UOMINI DELLA LUNA

Perché Buzz odiava tanto Neil il freddo

Nel 1969 Armstrong andò sulla Luna per primo. Voleva dimenticare la morte della figlia. E l'odio di Buzz Aldrin. servizi alle pagine 18-19

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIRE IN ABONNAMENTO: 24,50 EURO/ANNO (12 NUMERI) - 40% - 40% - 1 C.T. 150/150/150

PONZI INVESTIGAZIONI
ANALISI CONCORRENZA
Informazioni selezionate per un vantaggio COMPETITIVO

- Proprietà e Staff
- Strategie di mercato
- Punti di forza/debolezza
- Dossier personalizzabile

FRANCESCO PONZI
CEO PONZI SpA
MILANO ROMA

ponzi.com
ponzi@ponzi.com
ponziinvestigazioni.com

800-013458

I TORMENTONI CHE HANNO FATTO LA STORIA
«Un'estate al mare» aprì le porte agli scintillanti anni Ottanta
di Paolo Giordano

Nell'estate delle prime volte non poteva che esserci un tormentone imprevedibile. Nel 1982 *Un'estate al mare* di Gianni Russo, che racconta la storia di una prostituta che sogna di andare in ferie, diventò il brano simbolo di un anno decisivo con la vittoria ai Mondiali di calcio e la sconfitta del terrorismo rosso.

alle pagine 28-29

I portoni più belli d'Italia

Promo e Rivenditori su bredaportoni.com

BREDA
115 ANNI DI TRADIZIONE
PORTONI SEZIONALI EVOLUTI



1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MARTEDÌ 16 luglio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 167 | **QN** Anno 20 - Numero 194 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



TRE ARRESTI TRA PAVIA E VARESE Il missile aria-aria dell'ultradestra

GIANNI e ZANETTE ■ A pagina 6



L'ASTRONAUTA Paolo Nespoli: «Sognando la Luna ho trovato la strada per lo Spazio»

CRIPPA ■ A pagina 15



NON SOLO FEDERER LE SCONFITTE BELLISSIME

di LEO TURRINI

TALVOLTA, forse, perdere conviene. Roger Federer di sicuro non sarà d'accordo. Eppure, esistono sconfitte talmente intense e immense da rendere indelebile il ricordo del battuto, mica del vincitore. Di sicuro, ancora, Nole Djokovic non sarà d'accordo, ma se ne farà una ragione. Talvolta, forse, perdere conviene. Dorando Pietri, fornaio di Carpi, si sentì morire sul rettilineo della maratona olimpica.

■ A pagina 11

OMICIDI STRADALI MALEDETTA COCAINA

di DAVIDE RONDONI

CHIUDETE i porti, le porte, le vie, i vicoli alla cocaina. Questo va gridato dopo che un disgraziato con la mente in malora per coca e alcool ha falciato e fatto morire due cuginetti, ragazzini a Vittoria. Un uomo in malora, prima e ora ancor di più, intontito che va contro la vita. E quanti ce ne sono. L'altra notte a Ragusa ancora: una ragazza di 25 anni falciata da un'auto, anche lì l'autista positivo alla coca. Il consumo di droghe è a livelli altissimi.

■ A pagina 12

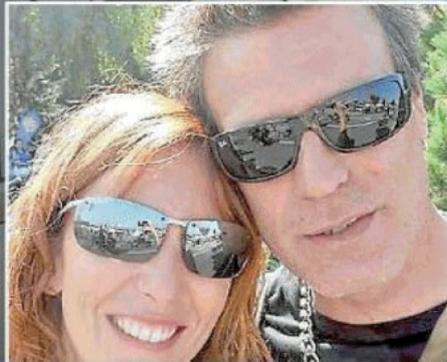
Salvini sfida Conte, la solita rissa

Il ministro riceve imprese e sindacati. L'ira di premier e M5s

COPPARI e POLIDORI ■ Alle pagine 4 e 5

«NON MI PENTO»

SI COSTITUISCE L'ASSASSINO DI DEBORAH STORIE DI DONNE SOTTO SCORTA



TRAGEDIA A SAVONA. La vittima Deborah Balesio, 39 anni, con Domenico Massari, 54. A destra, l'arresto del femminicida

BARTOLOMEI, PLASTINA e STRAMBI ■ Alle pagine 2 e 3



DI MAIO ORA ESULTA Svolta Alitalia Il partner di Fs sarà Benetton

MARIN ■ A pagina 20

MAXI INVESTIMENTO Huawei punta tre miliardi sull'Italia

PEREGO ■ A pagina 21

LA PARABOLA Mirko Oro Sfratto con giallo e devastazione

RIGANO ■ A pagina 17

LA STRAGE CONTINUA Drogato al volante Giovane madre falciata dall'auto

MISALE ■ A pagina 12

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



DOMATORE UCCISO
La vedova: salvate la tigre killer



BELARDETTI ■ A pagina 8

ABBATTERLO O NO?
Orso in fuga Rete elettrica scavalcata



PONCHIA ■ A pagina 9

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.





In edicola da oggi

LE MONDE DIPLOMATIQUE Dossier: l'industria futura, Keynes a Versailles, Louisises della Comune, turismo culturale tossico, scomparsi in Libano



Culture

DON WINSLOW Il noir implacabile dello Studio Ovale. Terzo e ultimo atto della saga «Il confine» Andrea Colombo pagina 14



Visioni

FID MARSEILLE Chiude il Festival, alla 30esima edizione, «Nunca subì el Provincia» di Ignacio Aguero Cristina Piccino pagina 16

il manifesto quotidiano comunista oggi con le monde diplomatique

CON ALIAS 0004 EURO 1,00

MARTEDÌ 16 LUGLIO 2019 - ANNO XLVIII - N° 170

www.ilmanifesto.it

euro 3,50

Salvini e Conte foto LaPresse

Montagne russe

Grave scorrettezza istituzionale, il premier contro il ministro dell'interno che gli ruba il mestiere chiamando al Viminale le parti sociali per presentare flat-tax e nuovo condono. Presente il defenestrato Stri. Conte: «Salvini spieghi in aula il caso russo». Savoini non risponde ai pm pagine 2,3



iorompo.it Zerocalcare spacca

«Ero un ragazzino che abitava a Rebibbia, dove non ci stava praticamente nulla. L'incontro con i centri sociali e con il punk è stato quella breccia nel muro che stavo cercando». Zerocalcare



Esplora

Vai su iorompo.it e troverai tutte le informazioni su questa campagna.



Gioca

Decidi con quali armi vuoi abbattere il muro e per quanti giorni vuoi abbonarti al manifesto digitale.



Condividi

Pubblica il tuo nome, scrivici qual è il muro che vuoi abbattere, diffondi la campagna e aiutaci a far conoscere questo progetto di informazione bene comune.

I TWEET RAZZISTI CONTRO QUATTRO DEPUTATE DEMOCRATICHE SCUOTONO IL CONGRESSO

Trump oltre Trump. «Atti disgustosi»

Prima le ha invitate a tornarsene al loro paese, poi gli ha rigirato contro le accuse di razzismo che gli stavano piovendo addosso, parlando di antisemitismo e intimando loro di «chiedere scusa a Israele e agli Stati Uniti» per le tante «attivit e» dette. Bersaglio

scelto stavolta dal presidente statunitense Donald Trump, quattro rappresentanti democratiche che siedono al Congresso Usa e che hanno in comune il solo fatto di non essere bianche: Alexandria Ocasio-Cortez, Rashida Tlaib, Ayanna Pessley e Ilhan Omar.

Immediata la reazione della presidente della Camera, Nancy Pelosi, che invoca una mozione di condanna: «Il presidente è andato oltre i suoi gi  bassi standard usando un linguaggio vergognoso contro dei membri del Congresso».

USA, GUERRA AI MIGRANTI Via ai raid e addio al diritto d'asilo

Zero arresti nel primo giorno di ICE, il programma di retate contro 2mila famiglie di immigrati illegali gi  colpite da ordine di espulsione: «Molti si sono

chiusi in casa con le luci spente». Ma Trump infierisce altrimenti, cancellando di fatto il diritto a chiedere asilo dei migranti centroamericani a PAGINA 11

BLITZ DI SALVINI A ROMA Sgomberata la «scuola» di trecento senza casa



Dodici ore di assedio, poi lo sgombero. La linea di Matteo Salvini passa a Roma. Ne fa le spese una scuola del quartiere Primavalle, alla periferia settentrionale. Dal 2003 era diventata una casa per 78 nuclei, 300 persone tra le quali un'ottantina di minori. Il blitz della polizia nella notte SANTORO a PAGINA 6

Sinistra Consigli, di classe, per l'estate Christian Raimo PAGINA 10

Riforme Il Parlamento si difende anche con meno eletti Gian Giacomo Migone PAGINA 10

Caccia all'orso «M49» nel mirino dello sceriffo di Trento Dante Caserta PAGINA 8

AUTOSCONTRO 5 STELLE Appendono silura il «suo» vice sindaco



La sindaca di Torino Chiara Appendino ha silurato il suo vice Guido Montanari per le frasi contro il «Salone dell'Auto» - poi traslocato a Milano. Via le deleghe a Montanari e un messaggio ai dissidenti 5 Stelle: «Non sono disponibile ad andare avanti col freno tirato». RAVARINO a PAGINA 7

all'interno

Armi L'arsenale in casa dei contrabbandieri neri MAURIZIO PAGLIASSOTTI PAGINA 5

Ilva Indagati 9 dirigenti. Sicurezza, niente accordi GIANMARIO LEONE PAGINA 6

Alitalia Fs sceglie Atlantia Compagnia ferro-strade MASSIMO FRANCHI PAGINA 6

biani



Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 350/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - Imp/CRM/252103 97736235 9219324





€ 1,20 ANNO CIVILI - N° 184 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 16 Luglio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REDAZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - "L'ESPRESSO" - "L'ESPRESSO"

Il reportage
Sesso in spiaggia
vandali e bombe
c'era una volta
la pace in Costiera
Viggiano a pag. 30



Il cantiere azzurro
Mertens: per vincere
servono i campioni
Inglese va al Parma
Majorano alle pagg. 16 e 17



L'intervista
Bonisoli: pronto
il grande restauro
del centro storico
di Napoli
Pirro a pag. 8



La follia a San Gennaro Vesuviano Uccide la figlia di 16 mesi poi tenta di suicidarsi «Era volontario Unicef»

► La bimba giù dalla finestra. Le liti con la moglie
Lo choc dei conoscenti: «Salvatore era un buono»

Gigi Di Fiore
Inviato a San Gennaro Vesuviano
Una tragedia che lascia senza fiato. Un padre che, secondo la ricostruzione, prende la sua bimba di 16 mesi, Ginevra, e la scaraventa giù dal secondo piano della casa dei nonni. Poi tenta di togliersi la vita, lancia-

dosi dallo stesso balcone e rimanendo ferito. Salvatore Narciso, 35 anni, impiegato in uno studio legale e volontario Unicef, definito persona mite, avrebbe compiuto il gesto folle anche alla luce di liti con la moglie medico.
A pag. 10 con **Calò Chiapparino, Gravetti e Mary Liguori** a pag. 11



Salvatore Narciso, la moglie Agnese e Ginevra nel giorno del battesimo, in una foto da Facebook

L'analisi SE LA FAMIGLIA NASCONDE UN BUCO NERO

Titti Marrone
A dire come sia spesso ingannevole l'armonia relazionale messa in posa sui social è l'abisso incolmabile spalancato tra l'immagine di ordinaria felicità domestica ritratta in un post della famiglia Narciso e la realtà di quanto avvenuto ieri a San Gennaro Vesuviano. Perché il papà di quella foto su Facebook, il più allegro di tutti, ha acciappato la bimba dal sorriso che parte dagli occhioni e l'ha scaraventata come fosse un fantoccio giù dal balcone di casa dei nonni, a San Gennaro Vesuviano.
Continua a pag. 39

Salvini: «Detto io l'agenda»

► Duro scontro con Conte dopo il vertice al Viminale con le parti sociali su manovra e flat tax
Il premier: «Scorretto». Di Maio: «No al ritorno di Siri». Fondi russi, Savoini non risponde ai pm

Il commento
IL PERICOLO
DI INDEBOLIRE
L'ITALIA

Alessandro Campi
Come prevedibile, non è solo l'opposizione a premere su Salvini perché chiarisca la vera natura dei suoi rapporti con Gianluca Savoini, e attraverso quest'ultimo e la sua rete associativa con la Russia putinista. Anche il M5S cerca di sfruttare a proprio vantaggio l'intera vicenda, vista come riedizione in grande stile del caso Siri.
Continua a pag. 39

È sempre più alta la tensione al governo tra il premier Conte e il vicepremier Salvini. Da ieri, tra i motivi del contrasto, oltre alla vicenda dei fondi russi, anche l'interventismo del leader leghista nella manovra economica. Ha suscitato l'ira di Conte, infatti, la decisione del leader leghista di convocare le parti sociali al Ministero per un primo scambio di vedute sulla futura manovra. «Detto io l'agenda», la sfida di Salvini a Palazzo Chigi. Il premier dichiara: «Un grave sgarbo». E Di Maio fa asse con il presidente del Consiglio: «No al ritorno di Siri». Vicenda soldi da Mosca alla Lega, Savoini non risponde ai pm. È il vicepremier Salvini: «Non andrò a riferire in Parlamento».
Ajello, Gentili, Guasco, Mancini e Pacifico alle pagg. 2, 3, 5 e 7

I focus del Mattino
Donazioni di organi, la beffa della legge ferma da 20 anni

Ettore Mautone
Michele Romano è un uomo di 34 anni, napoletano di Ponticelli. Da due mesi è ricoverato al Monaldi in lista d'attesa per un trapianto di cuore. Un tempo di mezzo utilizzato per mettere a fuoco una lacuna nella norma quadro sui trapianti risalente al 1999 ma non ancora attuata per la parte che riguarda il silenzio-assenso alla donazione. Michele ha lanciato una sottoscrizione su Charge.org: «Basterebbe una semplice direttiva del ministero per rendere operativa quella parte di una legge di vent'anni fa. Donare è un atto di amore e di vita diamo la possibilità a tanti pazienti come me di poter sperare e vivere». La petizione è stata inviata anche al ministro Grillo e ha già registrato oltre 50mila firme di sostenitori.
A pag. 9

Il piano di rilancio
Cordata Alitalia
le Fs scelgono
i Benetton e Delta

Su Alitalia ha prevalso la soluzione industriale e di mercato. Ieri un cda-fiume di Fs, «valutate le conferme di interesse pervenute, ha individuato Alitalia quale partner da affiancare a Delta Airlines e al Tesoro per l'operazione Atlantia», si legge nella nota diffusa al termine. Da subito si inizierà a lavorare «con i partner individuati per condividere Piano Industriale e altri elementi dell'eventuale offerta».
Dimito a pag. 13

Lo sbarco, 50 anni dopo
Luna, i nipoti
di Armstrong
sono cinesi



Massimo Capaccioli
Cinquanta anni fa i primi passi dell'uomo sulla luna, con la missione Usa di Apollo. Ora il futuro spaziale diventa affare di Cina e India.
Alle pagg. 14 e 15 con **Cundari**

Il protagonista
La notte dell'utopia
diventata realtà
Ugo Zatterin a pag. 39

Dalla Cornovaglia al Mediterraneo La medusa grande come l'uomo che non fa male a una mosca



Ferdinando Boero
In Cornovaglia, una contea dell'Inghilterra, un subacqueo ha filmato una grossa medusa e, in alcune riprese, sembra che sia più grande di un uomo.
Continua a pag. 38

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE

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

SUSTENIUM MAGNESIO POTASSIO

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

ENERGY LOADING

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





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 194 ITALIA
Sped. in A.P. 03/31/2002 con L. 4/2004 art. 1 c. 103 RP

NAZIONALE



Martedì 16 Luglio 2019 • B. V. del Carmelo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'anticipazione
La veracità
dei partenopei?
Così Salemme
la spiega a Roma
Salemme a pag. 23



Il focus
Ciak si gira, campi
registri in campo
arriva la riscossa
del cinema italiano
Satta a pag. 26



Calcio mercato
Radu, il figliol
prodigo: «Scusami
Lazio, ho sbagliato»
Roma su Mancini
Nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero
Casa
INIZIATIVA VALIDA
PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

Gioco al massacro
Il pericolo
d'indebolire
il ruolo
dell'Italia

Alessandro Campi

Come era prevedibile, non è solo l'opposizione a premere su Salvini perché chiarisca la vera natura dei suoi rapporti con Gianluca Savoini, e attraverso quest'ultimo e la sua rete associativa con la Russia putinista. Anche i 5Stelle stanno cercando di sfruttare a proprio vantaggio l'intera vicenda, vista come una riedizione in grande stile del caso Siri: il sottosegretario leghista alle infrastrutture revocato nei mesi scorsi dal suo incarico per un'accusa di corruzione.

Non riuscendo a collaborare lealmente e proficuamente, i due alleati al governo provano invece a indebolirsi reciprocamente sfruttando ogni occasione. E questa, per i grillini che da mesi perdono consensi e sono sull'orlo di una crisi di nervi, è oggettivamente un'occasione ghiotta.

D'altro canto le ombre di collusione e affarismo gettate dal media (e ora da un'inchiesta della magistratura) sul mondo leghista, anche se in simili faccende non si capisce mai bene dove finisca il giornalismo d'inchiesta e dove comincino i depistaggi e le false notizie spacciate per vere in buona o cattiva fede, sono da prendere sul serio. Sono tutt'altro che le burlette o i litigi da cortile cui la politica nostrana ci ha abituati. C'è di mezzo un'insinuazione, ancora tutta da provare.

Continua a pag. 22

Manovra, duello Conte-Salvini

► Tavolo al Viminale, l'ira del premier: grave sgarbo, decido io. Di Maio: no al ritorno di Siri Soldi da Mosca alla Lega, Savoini non risponde ai pm. Il vicepremier: non vado in Parlamento

ROMA Conte e Salvini ai ferri corti su tutti i fronti: dalle modalità con cui il vicepremier sta discutendo la manovra, alla vicenda dei fondi russi. A far scoppiare le polemiche, la decisione del leader leghista di convocare le parti sociali al Viminale per un primo scambio di vedute sulla futura manovra. L'ira del premier: grave sgarbo, sulla manovra decido io. E Di Maio: no al ritorno di Siri. Soldi da Mosca alla Lega. Savoini non risponde ai pm. Il vicepremier: non vado in Parlamento. Gentili, Guasco e Mancini da pag. 2 a pag. 5

Amici russi

Così le foto social si trasformano in un boomerang

Mario Ajello

La selfie-mania gonfia l'ego del politico, o dei suoi collaboratori, ma si sta rivelando un'arma a doppio taglio. Facile da maneggiare dai nemici. A pag. 5

A settembre la road map, le richieste di Delta



Salvataggio Alitalia, cordata a quattro Ferrovie sceglie Atlantia: ecco il piano

Rosario Dimitro

Ha prevalso la soluzione industriale e di mercato. Giornata decisiva, ieri, per il salvataggio di Alitalia. Un cda-flume di Fs, «volute le conferme di interes-

se pervenute, ha individuato in Atlantia il partner da affiancare a Delta Airlines e al Tesoro per l'operazione». Da subito si inizierà a lavorare «con i partner individuati per condividere il Piano industriale». A pag. 18

Barricate e roghi, poi abusivi in fuga in altri immobili occupati



Sgomberi, la battaglia di Primavalle

Barricate e roghi di rifiuti per lo sgombero a Primavalle (Foto GABRIELLOTTI) Filippi e Marani a pag. 13

Caos rifiuti e Verde se ne va il generale scelto dalla Raggi

► Monti, in prestito dalla Difesa al Comune, era stato nominato meno di un mese fa

Le sette piaghe della città

Lorenzo De Cicco

Per rifiuti e verde pubblico la crisi è senza fine. Dopo solo un mese in Campidoglio si è dimesso il generale di Brigata Monti, messo a capo del dipartimento Ambiente di Roma. A pag. 11

Rischio ricorso

De Vito, nuovo caso non espulso da M5S

Stefania Piras

L'espulsione di Marcello De Vito? Non c'è mai stata, è stata solo proclamata. A pag. 9

Preso dopo due anni
L'orso M49 evade
il ministro Costa:
«Non lo abbattete»

ROMA È caccia all'orso nei boschi e sui monti del Trentino, M49, il giovane maschio considerato responsabile di molti attacchi a mucche, pecore e caseifici, è stato catturato domenica dopo due anni di caccia. Qualche ora più tardi, però, è riuscito a fuggire scavalcando un doppio recinto elettrificato. Il ministro Costa: «Non sparategli». Ardito a pag. 17

* € 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 Tuttamerzato € 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.

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE

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

SUSTENIUM MAGNESIO POTASSIO

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

ENERGY LOADING

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

A. MENARINI

LA RINASCITA DEL CAPRICORNO

Buongiorno Capricorno! È la vostra Luna piena, per il secondo anno consecutivo nasce congiunta a Saturno in trigono a Urano in Toro, transiti che sono come una rinascita per voi. Sotto un cielo illuminato da tutte le stelle non è più possibile stare fermi: mai come in questa estate 2019 è necessario andare avanti, voltare pagina, dire addio al passato. Progetti di lungo respiro avranno ottimi influssi tutto l'anno, che si concluderà con l'arrivo di Giove, il massimo Auguri.

© PRODUZIONE VERBATUM

L'oroscopo a pag. 35



1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MARTEDÌ 16 luglio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 167 | Anno 20 - Numero 194 | www.ilrestodelcarlino.it

NAZIONALE



IL MISTER DA IERI AL SANT'ORSOLA Sinisa ricoverato Via alla terapia

G. TASSI ■ In Cronaca di Bologna



NON SOLO FEDERER LE SCONFITTE BELLISSIME

di LEO TURRINI

TALVOLTA, forse, perdere conviene. Roger Federer di sicuro non sarà d'accordo. Eppure, esistono sconfitte talmente intense e immense da rendere indelebile il ricordo del battuto, mica del vincitore. Di sicuro, ancora, Nole Djokovic non sarà d'accordo, ma se ne farà una ragione. Talvolta, forse, perdere conviene. Dorando Pietri, fornaio di Carpi, si sentì morire sul rettilineo della maratona olimpica.

■ A pagina 11

OMICIDI STRADALI MALEDETTA COCAINA

di DAVIDE RONDONI

CHIUDETE i porti, le porte, le vie, i vicoli alla cocaina. Questo va gridato dopo che un disgraziato con la mente in malora per coca e alcool ha falciato e fatto morire due cuginetti, ragazzini a Vittoria. Un uomo in malora, prima e ora ancor di più, intontito che va contro la vita. E quanti ce ne sono. L'altra notte a Ragusa ancora: una ragazza di 25 anni falciata da un'auto, anche lì l'autista positivo alla coca. Il consumo di droghe è a livelli altissimi.

■ A pagina 12

Salvini sfida Conte, la solita rissa

Il ministro riceve imprese e sindacati. L'ira di premier e M5s

COPPARI e POLIDORI
■ Alle pagine 4 e 5

«NON MI PENTO»

SI COSTITUISCE L'ASSASSINO DI DEBORAH STORIE DI DONNE SOTTO SCORTA



TRAGEDIA A SAVONA. La vittima Deborah Balesio, 39 anni, con Domenico Massari, 54. A destra, l'arresto del femminicida

BARTOLOMEI, PLASTINA e STRAMBI ■ Alle pagine 2 e 3



DI MAIO ORA ESULTA Svolta Alitalia Il partner di Fs sarà Benetton

MARIN ■ A pagina 20

MAXI INVESTIMENTO Huawei punta tre miliardi sull'Italia

PEREGO ■ A pagina 21

SEQUESTRI AL NORD C'era un missile nell'arsenale dei neonazisti

GIANNI e ZANETTE ■ A pagina 6

LA STRAGE CONTINUA Drogato al volante Giovane madre falciata dall'auto

MISALE ■ A pagina 12

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



DOMATORE UCCISO La vedova: salvate la tigre killer



BELARDETTI ■ A pagina 8

ABBATTERLO O NO? Orso in fuga Rete elettrica scavalcata



PONCHIA ■ A pagina 9

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.





MARTEDÌ 16 LUGLIO 2019 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 167, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388 200 www.manzoniadvertising.it

GLI SCAVI NEL VENTRE DI GERUSALEMME La strada dei pellegrini ebrei torna alla luce dopo 2000 anni MAURIZIO MOLINARI / PAGINE 30 E 31



L'ANNIVERSARIO DELLA PARTENZA DI APOLLO 11 Una serata con il naso all'insù per l'eclissi parziale di Luna WALTER RIVA / PAGINA 21



Table with 2 columns: Index (INDICE) and Page numbers. Includes sections like Primo Piano, Cronache, Economia-Marketing, Genova, Cinema/Tv, Xte, Sport, and Meteo.

PELEMICA PER LA PRESENZA ALLA RIUNIONE AL VIMINALE DELL'EX SOTTOSGREGARIO SIRI Dalla manovra ai fondi di Mosca Conte attacca, Salvini lo ignora

Il leghista convoca le parti sociali, il premier: scorretto. E chiede che il vice riferisca sul caso-Russia

«La manovra viene fatta qui, non si fa altrove, non si fa oggi. E i tempi li decide il presidente del consiglio, non li decidono altri». Il premier Conte risponde così al vicepremier Salvini che ieri ha convocato al Viminale 43 sigle per illustrare quali saranno i contenuti della manovra, affiancato dall'ex sottosegretario Armando Siri. La convocazione dei sindacati è stata giudicata da Conte «una scorrettezza istituzionale». Mentre alla Procura di Milano Gianluca Savoini, interrogato dal pm, ha preferito rispondere con il silenzio. DEFAZZO, LA MATTINA E SCHIANCHI / PAGINE 2 E 3



IL COMMENTO FRANCESCO BEI UN RIEQUILIBRIO DI POTERE NEL GOVERNO Matteo Salvini finora ha minimizzato il fatto e i suoi protagonisti, fino all'inverosimile «Savoini chi?». Ma da quando nell'arena c'è anche Conte, questa tattica sta mostrando i suoi limiti. L'ARTICOLO / PAGINA 2

LA SCELTA DELLE FERROVIE Nicola Lillo Alitalia, sarà Atlantia il quarto socio con Fs, Delta e Tesoro Il quarto socio per il tentativo di rilancio di Alitalia è la holding della famiglia Benetton, Atlantia. La società affiancherà le Ferrovie dello Stato, il ministero dell'Economia e la compagnia americana Delta. L'ARTICOLO / PAGINA 11

LA DONNA UCCISA A SAVONA Il libro-denuncia di Deborah «Lui mi odia, vivo nella paura»

Marco Menduni / INVIATO A SANREMO



Deborah Balleis aveva 39 anni Deborah Balleis era convinta che un libro avrebbe frenato la sete di vendetta dell'ex marito. Quaranta pagine fitte del racconto dell'amore per un uomo, scritte un anno e mezzo fa e diventate nel tempo il resoconto di inferno. Fino all'omicidio di sabato sera a Savona. Frasi smozzicate sul frontespizio. Un ideale sommario. Aveva consegnato la bozza all'amico Edoardo Raspelli, giornalista e gastronomo. È rimasta inedita. L'ultima annotazione, come l'appuntamento sollecitato da un amico. Un appuntamento ideale, chiesto venerdì scorso, alla vigilia della fine. La risposta: «Domani no... mi viene ad ammazzare». SERVIZIO / PAGINA 9

VOGHERA, LA POLIZIA SEQUESTRA UN MISSILE ALL'ESTREMA DESTRA PEDIGIO E QUIRICO / PAGINA 9

IN ITALIA 3 MILA TARGHE NEL MIRINO Le trappole della Stradale a chi non paga mai i pedaggi

La Stradale cerca di incastrare i furbetti dei pedaggi, una lista nera di 3 mila auto e camion che non pagano mai. FREGATTI / PAGINA 14

Trento, l'orso in fuga inseguito dalle polemiche



MAURO CORONA Questa fuga dell'Orso è un insegnamento. Gabbie, muri, quelli di Trump o quelli di Pedriga, così come quello di Berlino: non ce n'è uno che possa bloccare lo spirito di Libertà. L'ARTICOLO / PAGINA 10

LA CONFESSIONE Il killer si arrende «Ho sparato per i soldi non sono pentito»

Tre colpi di pistola nella notte e Domenico Massari si costituisce nel penitenziario di Sanremo dopo una giornata intera in fuga. Appena fermato dice subito: «Ho sparato a quella donna e non sono pentito, non ho alcun rimorso. Non ho ucciso la mia ex moglie per motivi passionali ma solo per questioni economiche. Ho fatto giustizia alla mia persona». L'ARTICOLO / PAGINA 9

EUROPAM ENERGY SYSTEMS logo and services: SERVIZI GAS E LUCE, EFFICIENZA ENERGETICA, CARTE CARBURANTE. VIA BRIGATE PARTIGIANE, 112/114, GENOVA.

BUONGIORNO Tre uomini e un Ufo

MATTIA FELTRI Trama: ex gestore dei bagni Ondina di Laigueglia ed ex giornalista definito da due suoi direttori un «nazional-socialista» e un «nazista», si ritrova nella hall del Metropol di Mosca insieme a un avvocato cacciato dalla Serenissima Gran Loggia d'Italia per comportamenti non consensi al Rito Scozzese Antico (qualsiasi cosa voglia dire). Stanno cercando di far avere del denaro illecito a un partito italiano il cui leader e ministro, il giorno prima, insieme all'ex gestore nazista dei bagni Ondina, ha partecipato a un summit del governo russo. Poco tempo dopo lo stesso leader e lo stesso ex gestore nazista dei bagni Ondina condividono con il presidente russo il tavolo di un pranzo ufficiale. Il leader del partito italiano nega di avere invitato l'ex gestore nazista dei bagni Ondina all'uno e all'altro summit. Salta però fuori che a invitarlo è stato un ex assessore di Sesto San Giovanni - secondo il quale le cancellerie nascondono le prove della venuta degli extraterrestri fra di noi e vogliono condurre l'intero continente all'omosessualità - e nel frattempo salito al ruolo di consigliere per le attività strategiche del partito italiano. Mentre le opposizioni cercano vanamente di portare il leader e ministro in Parlamento a spiegare la faccenda, egli si reca a incontrare i suoi elettori all'Area Festa di Soncino, dove viene drammaticamente sequestrato da un extraterrestre nazista e omosessuale... Niente, mi hanno rifiutato la sceneggiatura: dicono che il finale è anche carino, ma il resto è del tutto inverosimile. —

AURUM 1982 logo and advertisement: COMPRA ORO e ARGENTO, SEDE STORICA, SERVIAMO TUTTI, COMPRIAMO TUTTO. Genova - Corso Buenos Aires 81 r





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 22178,05 -0,02% | SPREAD BUND 10Y 194,10 -3,30 | €/S 1,1269 +0,14% | BRENT DTD 67,11 -0,06% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 32-35

Domani in edicola
Decreto crescita, tutte le novità sulle agevolazioni per i lavori edili

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



Gestione portafogli
Patrimoni familiari in cerca di certezze sulle regole fiscali

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



MARSH RISK CONSULTING

ESG: soluzioni per lo sviluppo sostenibile del business.

MARSH

Manovra, Conte e Salvini ai ferri corti

TENSIONI DI GOVERNO

Il vicepremier vede le parti sociali: manovra in agosto. Conte: sgarbo istituzionale

Il premier sul caso Russia: «Salvini in aula? Perché no?». Salvini non risponde al Pm

Governo ai ferri corti sull'incontro di Salvini con le parti sociali al Viminale. Il leader della Lega ha visto nella sede del suo ministero i rappresentanti di oltre 40 sigle di sindacati e imprese per anticipare la discussione su una manovra «fondata sul sì». La manovra, dice Salvini, va definita tra luglio e agosto. La massima carica del premier Conte, che parla di «correttezza istituzionale». Fondi russi sulla Lega: Salvini non risponde al magistrato. E il premier Conte «Salvini alle Camere sui rapporti con Mosca? Perché no». — [Servizi alle pag. 2-3](#)

LO SCONTRO ORA PER ORA



12.31 — MATTEO SALVINI
Manovra fondata sul sì. Vogliamo una manovra economica fondata sul sì, sullo sblocco, sulla fiducia



13.35 — GIUSEPPE CONTE
Tempi decisi dal premier. La manovra economica si fa a Palazzo Chigi. I tempi li decide il presidente del Consiglio



14.40 — LUGI DI MAIO
Trattative con un indagato. Se i sindacati vogliono trattare con un indagato per corruzione (Siri, ndr) è una scelta di campo



16.53 — MATTEO SALVINI
Nuovo round ad agosto. Ci riconvochiamo ad agosto, il 6 o il 7. Identica riunione con le stesse 43 associazioni

LE PROPOSTE ECONOMICHE DELLA LEGA

TASSA PIATTA
Flat tax al 15% fino a 55mila euro

CONDONI
Pace fiscale bis mirata alle imprese

CONTANTE
Sanatoria per le cassette di sicurezza

COSTO DEL LAVORO
Obiettivo riduzione del cuneo

INFRASTRUTTURE
Maxi-piano per le opere pubbliche

Giovanni Parente e Marco Rogari — [a pag. 2](#)

Flat tax, Siri al tavolo. Di Maio lancia l'altolà

PARTI SOCIALI

Il leader M5S ai sindacati: trattate con un indagato, tratteremo le conseguenze

La replica di Cgil, Cisl e Uil: dal ministro del Lavoro toni e osservazioni inaccettabili

La Lega alza il velo sulla sua idea di Flat tax al vertice al Viminale con le parti sociali (43 sigle tra sindacati e associazioni datoriali) convocato da Matteo Salvini. La proposta è stata illustrata dall'ex sottosegretario alle Infrastrutture Armando Siri, fedelissimo di Salvini in materia di fisco.

«Il nostro obiettivo - spiega Siri alle parti sociali - è la Flat tax con un'unica deduzione fiscale che assorbita tutte le detrazioni. Vogliamo portare al 15% l'aliquota fino a 55mila euro di reddito familiare. Ci saranno benefici per 20 milioni di famiglie e 20 milioni di contribuenti». La presenza di Siri al tavolo con sindacati e imprese non piace a Luigi Di Maio. Se i sindacati «vogliono trattare con un indagato per corruzione (Siri, ndr) messo fuori dal governo, invece che con il governo stesso, lo prendiamo come un dato. Ci comportiamo di conseguenza. Ora ho capito perché alcuni sindacati attaccano la nostra proposta sul salario minimo» scrive Di Maio su Facebook. Dura replica dei sindacati: da Di Maio parole inaccettabili e offensive. — [Servizi a pagina 2](#)

IL BIG CINESE DELLE TELECOMUNICAZIONI



Mascotte. La mascotte di Huawei: il colosso cinese è presente in Italia da 35 anni

Huawei: l'Italia è strategica, investiremo 3 miliardi \$

Huawei investirà in Italia nei prossimi tre anni 3,1 miliardi di dollari (2,75 miliardi di euro) e creerà mille posti di lavoro diretti più ampie di indotto. Lo annuncia il Ceo di Huawei Italia, Thomas Miao. Secondo Miao, il legame tra Italia e Cina verrà rafforzato. «Sono due Paesi che da un punto di vista economico sono ben combinati». — [Andrea Biondi — a pag. 11](#)

Fs sceglie Atlantia per la cordata di Alitalia

SALVATAGGI

Il cda Fs sceglie Atlantia (gruppo Benetton) quale quarto partner nella cordata per Alitalia. «Valutate le conferme di interesse pervenute - spiega una nota - Fs ha individuato Atlantia quale partner da affian-

care a Delta airlines e al Mer». Escluse di fatto le altre tre offerte consegnate domenica all'advisor Mediobanca: quelle del gruppo Torino, di Claudio Lotito e di Efremovich. «Oggi possiamo dire di aver posto le basi per il rilancio di Alitalia», ha detto il ministro Di Maio. — [Servizi a pagina 5](#)

MAXI POLO DELLE COSTRUZIONI

Progetto Italia, Cdp pronta a un impegno non vincolante

Carlo Festa — [a pag. 15](#)

PANORAMA

LA SINDACA DI TORINO

Appendino: non vado avanti con il freno tirato

La sindaca di Torino, Chiara Appendino (M5S), ha sollevato Guido Montanari dal suo ruolo di vicesindaco e gli ha revocato le deleghe che aveva in capo. «La decisione segue le tesi promosse sul Salone dell'Auto che non hanno visto smentita» spiega la sindaca griffina. «Non vado avanti con il freno tirato» dice Appendino. «Se il male minore dovesse essere la fine anticipata di questa amministrazione, così sarà» aggiunge. — [a pagina 3](#)

SECONDO TRIMESTRE

Pil cinese al 6,2%, la crescita più bassa in 27 anni

La Cina chiude il secondo trimestre del 2019 con un Pil in rialzo annuo del 6,2%, al passo più lento degli ultimi 27 anni, in linea con le attese dei mercati: il dato, inferiore rispetto al 6,2% di gennaio-marzo, sconta la debolezza dell'economia globale e la guerra Usa del dazi. — [a pagina 19](#)

CRIPTOVALUTE

Libra, per la sede di Ginevra nessun obbligo di trasparenza in casa Facebook

Galullo e Mincuzzi — [a pag. 13](#)

TARANTO

Ex Iva, otto indagati per l'incidente della gru

Sono otto gli indagati per la morte di Cosimo Massaro, il grujista di Arcorol Mittal precipitato in mare nei portici di Taranto il 30 luglio scorso mentre era al lavoro su una gru che si è spezzata dopo essere stata investita da una tempesta. Ieri intanto nuovo incontro al Mise sull'ex Iva. — [a pagina 9](#)

MEDIA

Mediaset, primo scacco a Vivendi sul copyright

Il Tribunale di Roma ha condannato Vivendi a risarcire Mediaset con 5,5 milioni di euro per aver caricato sulla propria piattaforma 995 video di programmi del gruppo italiano. Lunedì 22 luglio il cda Mediaset sulla richiesta di assemblea straordinaria avanzata da Vivendi. — [a pagina 14](#)

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE

SUSTENIUM MAGNESIO POTASSIO

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

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

ENERGY LOADING

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

All'alimentare servono 43mila addetti in 5 anni

#LAVORATORECERCASI

Innovazione e tecnologie digitali stanno investendo anche l'industria alimentare, il secondo settore manifatturiero italiano. Nei prossimi cinque anni, le imprese del comparto stimano un fabbisogno occupazionale di 43.540 unità; il 7% sono profili laureati o diploma-

ti. In tutti, o quasi, dovranno possedere competenze sempre più specialistiche. Anche nell'alimentare circa un terzo delle assunzioni preventive si annunciano di difficile reperimento per carenza di candidati giusti a causa del divario tra competenze reali possedute dai lavoratori e competenze effettivamente richieste dalle aziende. — [Foglietti e Tucci — a pag. 6](#)

LA DURATA DEI CONTRATTI

Quando l'incentivo non evita le dimissioni del lavoratore

Il Francesco Seghezzi — [a pag. 18](#)

.salute

SANITA' E FRONTIERE DELLA MEDICINA

La via europea per diventare leader nella robotica sanitaria

Francesca Cerati — [a pag. 15](#)





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 16 luglio 2019 € 1,20

B.V. Maria del Monte Carmelo
Anno LXXV - Numero 194

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 396, tel 06/675.601 * Abbonamenti e 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 + Cicerone Oggi €1,50 - a Terzi e prov. e nella Riviera Adriatica (da Milano Marittimo a S. Benedetto del Tronto): Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - nella Riviera Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40

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

BOTTA CONTINUA

Il governo delle risse

Grillini e Conte contro Salvini: nei gialloverdi è scontro totale Russia, manovra, militari: ogni scusa è buona per litigare. A questo punto meglio il voto

Il vertice sulla manovra con le parti sociali al Viminale fa esplodere la tensione nel governo. Conte attacca Salvini per la «grave scorrettezza istituzionale». Poi lo scontro si allarga al caso Savoini, mentre la Trenta accusa il leghista di negare gli straordinari ai militari.
Antonelli, Mineo e Carta → da pagina 3 a 5

Un'agonia da far finire

di Marco Gorra

Che si odiasse era noto. Che non siano nemmeno in grado di far finta di sopportarsi è invece evidenza che sta plasticamente emergendo in queste ore. E lo spettacolo che ne consegue - quello di una maggioranza di governo che passa le giornate a farsi la guerra come nemmeno ai tempi dell'Unione di Prodi non è esattamente dei più rincuoranti.

Tra Lega e Movimento cinque stelle (più il premier Conte) ormai l'unica regola è che ogni pretesto è buono per mettersi le dita negli occhi. E ogni significa ogni. Per dire, in mezzo alla maxi-rissa incrociata su Russiagate, manovra e restanti pezzi da novanta del notiziario politico, ieri è toccato assistere a scene lunari tipo il ministro leghista all'Agricoltura Gian Marco Centinalo che lamenta storture nell'accordo di libero scambio tra Ue e Mercosur solo per venire rimbrotto dai grillini - gente pure abituata a mettere mano alla forchinda solo a sentir nominare il libero mercato - in nome della bontà dell'accordo. Oppure la sortita della ministra della Difesa in quota M5S Elisabetta Trenta, che a sera denuncia un *niet* del Viminale (di cui pure in commissione non paiono risultare tracce) al pagamento degli straordinari ai militari impegnati nell'operazione Strade sicure.

Un'ecatombe. Che, questi i chiari di luna, rischia di ripetersi giorno dopo giorno in un'estenuante gara di boxe tra due alleati convinti che il solo scopo del gioco sia guadagnare consenso e che l'unico modo per farlo sia di mostrarsi continuamente più puro, più intransigente, più muscolare dell'altro. Una guerra nucleare sotto le cui macerie sono inevitabilmente destinati a restare i destini di governo e Paese.

È stato giusto tentare di mettere insieme diavolo e acqua santa a maggior gloria della formazione dell'esecutivo? Senza dubbio. Lo è insisterne ogni oltre ragionevolezza nel tentativo di far funzionare questa unione? Non può esserlo. Non resta che trarre le conseguenze, sancire la fine dell'esperienza gialloverde e tornare al voto. Se proprio devono passare le giornate a dissenso di ogni, lo facciano in campagna elettorale.

EMERGOLOGIE RISERVATA

IL TEMPO di Osho

"Dici che 'n ce somijo 'n po' a Sean Connery?"

Adesso 007 è una donna nera

De Leo → a pagina 13

Alitalia, scelta la proposta Atlantia

Per Autostrade no

Ma per gli aerei i Benetton sono ok



Maccari → a pagina 6

Le previsioni di spesa per il 2019

A Montecitorio si svenano per telefonare e indagare

→ a pagina 9

La relazione della Corte dei conti

«Irregolarità e confusione nei bilanci del Campidoglio»

Di Corrado → a pagina 18

Tensione e scontri a Primavalle: gli occupanti di uno stabile da liberare vanno all'assalto degli agenti

Lo sgombero diventa guerriglia urbana: tre arresti



Mattinata di tensione nel quartiere di Primavalle a Roma durante lo sgombero dell'edificio occupato in via Cardinal Capranica. I Movimenti per la casa avevano annunciato proteste per opporsi alle operazioni. E così è stato. Fiamme ai cassonetti e lancio di oggetti verso le forze dell'ordine ma l'immobile è stato liberato. Tre gli arresti.
Musacchio → alle pagine 16 e 17

Buona TV a tutti

L'usato sicuro vince sempre

di Maurizio Costanzo

→ a pagina 23

DOMUS

CASA DI RIPOSO

A soli 40 minuti da Roma
Bellissima struttura con ampi spazi interni e cortile esterno, attività ricreative
Camera singola con bagno privato e televisione
Assistenza infermieristica quotidiana
POSSIBILITÀ DI BREVI SOGGIORNI ESTIVI € 1.400!

NUOVA APERTURA

Cell. 339 6963011 - tel. 0765 841688 • Via Salaria Nuova, 31
OSTERIA NUOVA di Poggio Moiano (RI)

Telenovela finita: il romeno si scusa con la Lazio e rientra in squadra

Il ritorno di Radu il figliol prodigo

Telenovela finita. Stefan Radu torna nella Lazio. Dopo un mese di polemiche e indiscrezioni, col difensore romeno che pareva destinato a lasciare la Capitale, arriva il lieto fine. Il numero 26 ha chiesto scusa a società e compagni per le incomprensioni dell'ultimo periodo ed è stato reintegrato in rosa. Ieri l'arrivo in ritiro ad Aronzo.
Rocca → a pagina 26



IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

EDIZIONE ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA
REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

Chiedi un consiglio nelle farmacie ENERGY



Martedì 16 Luglio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 166 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano
* Offerta agevolata con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,90

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



* A Salerno e provincia, in abbinamento esclusivo con La Città di Salerno a € 1,30

CONTENZIOSO TRIBUTARIO

Le performance del fisco calano vistosamente in Cassazione
Mandolani a pag. 26

PER UN ANNO

Sud, esonero contributivo a chi assume disoccupati
Cirio a pag. 27

ROMA CAPITALE

Dieci anni di gestione commissariale piena di buchi
Ceriano a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Corte dei conti - La delibera sulla gestione commissariale di Roma Capitale

Lavoro - Il decreto sul bonus assunzioni al Sud



Sanità - Il ddl sull'estensione dell'intramoenia a tutte le professioni

The Best in Lombardy - Le ricette vincenti per agroalimentare e accoglienza di qualità
Luigi Chiarello e Marco Capisani alle pagg. 17 e 18

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA



Scuola, decreto salva precari

È in arrivo entro la fine del mese il provvedimento che consentirà di ottenere l'abilitazione a tutti i docenti con almeno tre anni di servizio negli ultimi otto

In arrivo il provvedimento che consentirà di ottenere l'abilitazione a tutti i docenti con almeno tre anni di servizio negli ultimi otto. Saranno ritenuti validi non solo gli anni di insegnamento nelle scuole statali ma anche nelle paritarie e nei centri di formazione e professionale. Ammesso anche chi è in possesso del titolo di dottore di ricerca. Il pacchetto di misure è atteso in consiglio dei ministri entro la fine del mese.

Ricciardi a pag. 35

VINCE MA SI SFASCIA

Post elezioni amaro per la Lega in Sardegna
Valentini a pag. 8

Salvini non si salva con delle battute ma con degli argomenti (se ce li ha)



Non basta dire: «Salvini non lo frequentavo». Salvini non può uscire con una battuta. Non solo perché ci sono molte foto che dicono il contrario. Lo scontro in atto, prima ancora che etico, è politico. Alcuni apprendisti stregoni della Lega, piuttosto sprovveduti e del tutto ignoranti del passato e delle trappole del potere, hanno tentato di mettere in piedi una nuova fornitura di petrolio da affibbiare all'Eni con tangente a favore di qualcuno. E l'evoluzione della vicenda mette sempre più in rilievo quanto il vicepremier della Lega, smentendo la facile fama di politico intelligente e accorto, si sia imbarcato in una difesa scarsamente credibile e per nulla efficace.

Caopardo a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Sabato scorso su Rai3 sono andate in onda, nel pomeriggio purtroppo, due straordinarie trasmissioni che rendono onore al servizio pubblico. La prima era un reportage (Prava diritti) sull'unico Paese del Sud America (il Costa Rica) che, da molti anni, ha rinunciato alle spese militari mentre i canali di sinistra della medesima nazione si armavano fino ai denti e affumavano il popolo. I soldi risparmiati sono stati utilizzati per liberarsi dal giogo dei combustibili fossili e per aumentare la superficie forestata con tecniche nuove. La prossima tappa, per il Costa Rica, è liberarsi anche dal consumo degli idrocarburi per il trasporto. I dirigenti interpellati erano quasi tutti donne, lucide, chiare, determinate. Una miniera di informazione che nessuno, in Italia, sa. Altro che Greta. L'altra trasmissione (Non ho fretta) racconta, con rispetto, amabilità, curiosità e sceltosità la storia di una nuova coppia anziana. Grande cinema-realtà. Una boccata d'aria pulita.

SANITÀ

Verso l'intramoenia esteso a tutte le professioni
Damiani a pag. 31

E PIÙ INFRASTRUTTURE

Un accordo storico: in Africa saranno aboliti i dazi doganali
Lettieri e Raimondi a pag. 12

SENTENZA SU DAILYMOTION

Mediaset prende 5,5 milioni da Bolloré per i video piratati
Secchi a pag. 20

NUOVO SERVIZIO

Intesa Sanpaolo avvia con Amazon l'open banking
a pag. 23

ASCOLTI RADIO

L'indagine Ter del 2018 è costata 3,6 milioni
Piazzotta a pag. 19

NUOVE TENDENZE

Nasce Radio Italia Trend, dal rap al trap fino all'indie
a pag. 19

UN TEAM DEDICATO ALLA CRESCITA DELLA TUA IMPRESA



Consulenza finanziaria, fiscale e legale per la PMI

Con una rete di oltre 100 specialisti della consulenza aziendale distribuita su tutto il territorio nazionale con competenze diversificate e complementari, **Noverim** lavora al tuo fianco per raggiungere gli obiettivi di business della tua PMI.

Per maggiori informazioni: info@noverim.it | Tel: +39 02 49 75 85 71 | www.noverim.it

Una guida «Come pagare meno tasse sui tuoi investimenti» a € 5,50 in più. Una guida «Medio 200 e redditi 2019» a € 6,00 in più. Una «Guida del Lavoro» a € 62,90 in più.



1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

NAZIONALE

MARTEDÌ 16 LUGLIO 2019 | € 1,50 | Anno 161 - Numero 194 | **QN** Anno 20 - Numero 194 | www.lanazione.it



RACCOLTI IN UMBRIA 350MILA EURO PER LA NEO MAMMA MALATA

Pamela sconfigge il tumore Gara di solidarietà sul web

ANGELICI ■ A pagina 15



NON SOLO FEDERER

LE SCONFITTE BELLISSIME

di LEO TURRINI

TALVOLTA, forse, perdere conviene. Roger Federer di sicuro non sarà d'accordo. Eppure, esistono sconfitte talmente intense e immense da rendere indelebile il ricordo del battuto, mica del vincitore. Di sicuro, ancora, Nole Djokovic non sarà d'accordo, ma se ne farà una ragione. Talvolta, forse, perdere conviene. Dorando Pietri, fornaio di Carpi, si sentì morire sul rettilineo della maratona olimpica.

■ A pagina 11

OMICIDI STRADALI

MALEDETTA COCAINA

di DAVIDE RONDONI

CHIUDETE i porti, le porte, le vie, i vicoli alla cocaina. Questo va gridato dopo che un disgraziato con la mente in malora per coca e alcool ha falciato e fatto morire due cuginetti, ragazzini a Vittoria. Un uomo in malora, prima e ora ancor di più, intontito che va contro la vita. E quanti ce ne sono. L'altra notte a Ragusa ancora: una ragazza di 25 anni falciata da un'auto, anche lì l'autista positivo alla coca. Il consumo di droghe è a livelli altissimi.

■ A pagina 12

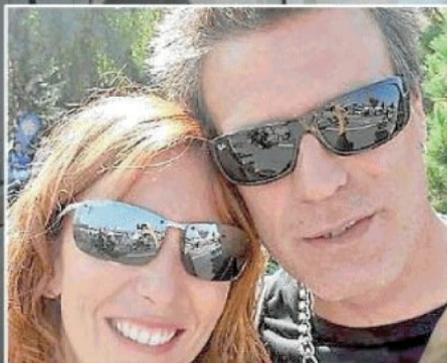
Salvini sfida Conte, la solita rissa

Il ministro riceve imprese e sindacati. L'ira di premier e M5s

COPPARI e POLIDORI
■ Alle pagine 4 e 5

«NON MI PENTO»

SI COSTITUISCE
L'ASSASSINO
DI DEBORAH
STORIE DI DONNE
SOTTO SCORTA



TRAGEDIA A SAVONA. La vittima Deborah Balesio, 39 anni, con Domenico Massari, 54. A destra, l'arresto del femminicida

BARTOLOMEI, PLASTINA e STRAMBI ■ Alle pagine 2 e 3



DI MAIO ORA ESULTA

Svolta Alitalia Il partner di Fs sarà Benetton

MARIN ■ A pagina 20

MAXI INVESTIMENTO

Huawei punta tre miliardi sull'Italia

PEREGO ■ A pagina 21

SEQUESTRI AL NORD

C'era un missile nell'arsenale dei neonazisti

GIANNI e ZANETTE ■ A pagina 6

LA STRAGE CONTINUA

Drogato al volante Giovane madre falciata dall'auto

MISALE ■ A pagina 12

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



DOMATORE UCCISO

La vedova: salvate la tigre killer



BELARDETTI ■ A pagina 8

ABBATTERLO O NO?

Orso in fuga Rete elettrica scavalcata



PONCHIA ■ A pagina 9

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.

la Repubblica



Oggi a € 1,50
con
Salute
Martedì
16 luglio 2019
Anno 44 - N°167

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

L'editoriale

RELAZIONI PERICOLOSE

La paura di un leader braccato

di Ezio Mauro

Come se all'improvviso si fosse spogliato di tutte le divise poliziesche che ha abusivamente indossato in questi mesi, Matteo Salvini scappa. È uno spettacolo a cui non avevamo ancora assistito, una rappresentazione inedita del potere che capovolge di colpo il culto politico del Capitano, costruito attorno all'uomo forte e decisionista, che mostra il petto e sfida i nemici, mentre cavalca impavido lo spirito dei tempi. E invece scappa. Si sente braccato dallo scandalo russo del petrolio e delle percentuali milionarie, dalle voci dei suoi uomini mentre scambiano nei microfoni che li registrano la politica estera dell'Italia con i rubli clandestini per la campagna elettorale. Si scopre di colpo esposto davanti al mondo dall'imperieria dei faccendieri che ha convocato intorno a sé nella doppia missione russa, una alla luce del sole con gli industriali locali e l'altra nella penombra intercettata del Metropol, con trafficanti che dovevano definire la cresta politica sulla vendita del petrolio. Si vede isolato dal suo stesso governo, di cui fino a ieri era il padrone, e che oggi si ribella davanti alla sua debolezza e alla sua palese ambiguità, con il premier Conte che prende le distanze e il vicepremier Di Maio che stacca incredulo i primi dividendi politici dell'affanno leghista, sentendo l'odore del sangue dell'animale ferito. Naturalmente l'imbarazzo di Salvini è solo colpa sua. La fuga non è affatto una strada obbligata per un leader politico.

● continua a pagina 29

Fuggi fuggi da Moscopoli

Savoini tace con i pm, il capo leghista evita il Parlamento e litiga col premier: la mia pazienza finita Zingaretti: da Salvini bugie, non gli daremo tregua finché non verrà in aula

Il Comitato Servizi

Il Copasir affronta le ombre russe del vicepremier

di Carlo Bonini
● a pagina 4

Sequestri al Nord

Svastiche e missili dal mistero chiamato Donbass

di Paolo Berizzi
● a pagina 7

Accusato di corruzione internazionale, Savoini tace di fronte al pm sulla trattativa per una compravendita di petrolio che avrebbe dovuto portare nelle casse della Lega 65 milioni. Salvini intanto evita il Parlamento ed è scontro col premier Conte. Zingaretti, segretario Pd, a Repubblica: «Nessuna tregua, il ministro venga in aula a riferire».

di Cappellini, Castelletti De Marchis, De Riccardis De Vito, Vecchio e Vincenzi
● alle pagine 2, 3, 4, 6 e 7

La polemica

Se il Viminale diventa proprietà privata

di Sebastiano Messina

Roma, la foto simbolo dello sgombero di Primavalle

Il bambino che difende i libri



L'immagine Il ragazzino mette in salvo i libri sotto lo sguardo dei poliziotti

di Luca Bottura ● a pagina 27, con un servizio di Lorenzo d'Albergo ● a pagina 15

Cos'è, esattamente, il Viminale? Una volta era facile rispondere a questa domanda. È il ministero dell'Interno, il palazzo con le luci sempre accese da quale partono gli ordini per prefetti, questori e poliziotti. Ieri abbiamo scoperto che è qualcosa di più (e purtroppo anche di meno): una sede secondaria della Lega Nord. È infatti al Viminale che Matteo Salvini ha convocato 43 sigle di sindacati e imprenditori per spiegare la sua flat tax, la sua manovra, il suo calendario di governo. Poteva farlo? Certamente, come vicepresidente del Consiglio ne aveva tutto il diritto. Non lì, però. Avrebbe dovuto fissare la riunione a Palazzo Chigi - dove non a caso si trova il suo ufficio di numero due del governo. Ma così avrebbe dovuto invitare anche i ministri interessati, e non avrebbe potuto far sedere accanto a lui l'ex sottosegretario Armando Siri, appena messo alla porta dal premier perché indagato per corruzione. Invece ha fatto l'esatto contrario: fuori i ministri, dentro Siri.

● a pagina 28

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

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

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

ENERGY LOADING

Le tariffe Frecciarossa

Vuoi scegliere il posto in treno? Ora costa 2 euro

di Michele Bocci
● a pagina 19

Come su certe compagnie aeree low cost. Vuoi scegliere il posto sul treno ad alta velocità? Devi pagare. Trenitalia ha introdotto una tariffa da due euro su un servizio, per chi vuole sedere nella direzione di marcia, fino ad ora gratuito.

con i servizi di Zita Dazzi e Alessia Gallione

Bocciati Lotito e Toto

Alitalia, Delta e i Benetton con lo Stato

di Roberto Mania
● a pagina 22

con un servizio di Lucio Cillis

L'italiano dimenticato

Ma la scuola è anche fatica e noia

di Stefania Auci
● alle pagine 32 e 33

Sono un'insegnante di sostegno. Lavoro da cinque anni in una scuola definita "a rischio": di quartieri con gravi situazioni di deprivazione economica e sociale e con un elevato numero di alunni in evasione dell'obbligo scolastico.

con un servizio di Roberto Contessi

Seede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/498121, Fax 06/4982293 - 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@amanzoni.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

NZ



Tuttosalute Fare il bagno senza il rischio congestione

DANIELE BANFI - P. 29



Serie Netflix Le streghe sono tornate "Simbolo perfetto delle donne ribelli"

FULVIA CAPRARA - P. 26

Juve Da Ramsey a Rabiot e De Ligt La legione straniera bianconera

GIANEUCA ODDENINO - PP. 34-35



LA STAMPA



MARTEDÌ 16 LUGLIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.193 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV. IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

OGGI IN EDICOLA LA TREGUA

PRIMO LEVI Testimone, scrittore

CENTENARIO 1919-2019



Missile aria-aria nell'arsenale dell'ultra destra

PEGGIO E ZANCAN - PP. 10-11

DA PREDAPPIO AL DONBASS

DOMENICO QUIRICO - P. 23

DANIELE BOLLAVADONE / REPORTERS

ALITALIA, IL CDA DI FERROVIE: VOGLIAMO ATLANTIA. DI MAIO: NOI LE COSE LE FACCIAMO

Manovra e fondi russi Salvini ignora Conte

Convoca le parti sociali e non va in Parlamento. Il premier: è scorretto Savoini si rifiuta di rispondere al pm sui legami tra il Carroccio e Mosca

COSA CAMBIA NEL GOVERNO

LE MINACCE DELL'AFFAIRE METROPOL

FRANCESCO BEI

Alle prese con il più serio attacco alla sua leadership e alla sua reputazione internazionale da quando è nato il governo gialloverde, Salvini ha impostato la strategia difensiva sulla minimizzazione del fatto e dei suoi protagonisti. - P. 23

Si allarga il solco tra Conte e Salvini. Il premier sbotta contro il leader leghista e lo accusa di «scorrettezza istituzionale» per aver convocato le parti sociali al Viminale. Sul caso Russia il presidente del Consiglio si unisce a Di Maio e alle opposizioni che chiedono di riferire in Parlamento. Il ministro dell'Interno tira dritto e ignora il capo del governo. Sul fronte giudiziario, Savoini si rifiuta di rispondere al pm sui legami tra Lega e Mosca. BARBERA, BARONI, GIOVANNINI, IACOBONI, LA MATTINA, LILLO, POLETTI, SCHIANGHI E SORGI - PP. 2-7-18

LE INTERVISTE

IL SINDACO DI MILANO SALA

"La Lega spieghi perché vuole i soldi del Cremlino"

PAOLO MASTROLILLI - P. 7

L'EURODEPUTATO LEGHISTA ZANNI

"Un portafoglio di peso per il sì a Von der Leyen"

MARCO BRESOLIN - P. 9

STAMPA PLUS ST+

NEW YORK

Così Brooklyn difende i migranti dalle retate

P. 12



TRENTINO

CARLO GRANDE E UN COMMENTO DI MAURO CORONA

Il ministro dalla parte dell'orso in fuga: "Non sparategli"

PP. 15-23



LE STORIE

PAOLA SCOLA

Niella Tanaro, la musica entra nelle cascate

P. 28

MARCO PIATTI

Il bassista di Elio vuole salvare lo stadio del baseball a Novara

P. 26

REPORTAGE

Gerusalemme, ritorna la strada dei pellegrini

MAURIZIO MOLINARI GERUSALEMME

L'antica strada dei pellegrini per salire verso il Tempio di Gerusalemme riappare dalle viscere della città e consente di immergersi in ciò che vi avveniva oltre 2000 anni fa. Il sottosuolo di Gerusalemme conserva intatte le tracce della genesi del monoteismo e quelle dei pellegrini iniziano ad affiorare, quasi per caso, in una giornata del 2004 quando salta una tubatura nel quartiere di Silwan, a sud-est della Città Vecchia.



La strada dei pellegrini

Il Comune fa intervenire un team di operai per riparare il guasto e, come avviene sempre in simili occasioni, vengono accompagnati da alcuni archeologi. Gli uni e gli altri scavano assieme, imbattendosi in una scalinata lunga una dozzina di metri proprio sopra l'antica piscina di Shiloah dove i pellegrini ebrei si immergono per i bagni rituali prima di ascendere al Tempio di Gerusalemme, distrutto dai romani di Tito nell'anno 70. Gli archeologi riconoscono gli scalini perché sono simili a quelli delle Porte di Hulda, l'accesso al Monte del Tempio lungo la parete Sud bloccata da quando nell'anno 705 viene costruita la moschea di Al Aqsa. CONTINUA ALLA PAGINA 24 E 25

BUONGIORNO

Trama: ex gestore dei bagni Ondina di Laigueglia ed ex giornalista definito da due suoi direttori un «nazional-socialista» e un «nazista», si ritrova nella hall del Metropol di Mosca insieme a un avvocato cacciato dalla Serenissima Gran Loggia d'Italia per comportamenti non consoli al Rito Scozzese Antico (qualsiasi cosa voglia dire). Stanno cercando di far avere del denaro illecito a un partito italiano il cui leader e ministro, il giorno prima, insieme all'ex gestore nazista dei bagni Ondina, ha partecipato a un summit del governo russo. Poco tempo dopo lo stesso leader e lo stesso ex gestore nazista dei bagni Ondina dividono con il presidente russo il tavolo di un pranzo ufficiale. Il leader del partito italiano nega di avere invitato l'ex gestore nazista dei bagni Ondina all'uno e all'altro

Tre uomini e un ufo

MATTIA FELTRI

summit. Salta però fuori che a invitarlo è stato un ex assessore di Sesto San Giovanni - secondo il quale le cancellerie nascondono le prove della venuta degli extraterrestri fra di noi e vogliono condurre l'intero continente all'omosessualità - e nel frattempo salito al ruolo di consigliere per le attività strategiche di rilievo internazionale del leader e ministro del partito italiano. Mentre le opposizioni cercano vanamente di portare il leader e ministro in Parlamento a spiegare la faccenda, egli si reca a incontrare i suoi elettori all'Area Festa di Soncino, dove viene drammaticamente sequestrato da un extraterrestre nazista e omosessuale... Niente, mi hanno rifiutato la sceneggiatura: dicono che il finale è anche carino, ma il resto è del tutto inverosimile.

Per brindare all'estate.



IN EDICOLA

Class

IMPARARE A VIVERE LA REALTÀ VIRTUALE

IL NUOVO NUMERO DI CLASS

Stella McCartney si allea con Lvmh

La stilista manterrà la maggioranza della griffe **Bottoni** in **MF Fashion**



Un look Stella McCartney

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Libra non è sovversiva: rispetteremo le regole

Lo dirà oggi al Senato Usa il capo del progetto della valuta di Facebook **Bussi** a pagina 13

Anno XXXI n. 130
Martedì 16 Luglio 2019
€2,00 **Classeditori**

9 771594677008

IN EDICOLA

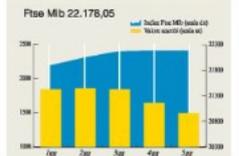
Gentleman

COGITO ERGO CEO

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Con MF Magazine for Fashion n. 86 a € 6,30 (€ 3,30 + € 3,00) - Con MF Magazine for Living n. 46 a € 6,30 (€ 3,30 + € 3,00)

Episodio n. 47 n. 141 L. 4604/003 Milano - UN 2.140 - CH P. 458 Francia € 3,00



BORSA -0,02% 1€ = \$1,1269

BORSE ESTERE

Dow Jones	27.252	▼	Euro-Yen	121,82	▼
Nasdaq	8.251	▲	Euro-Ftse	1.1071	▼
Nikkei	21.800	▲	Bip 10 Y	1,3874	▼
Francfort	12.207	▲	Bund 10 Y	-0,3669	▼
Zurigo	8.209	▲	FUTURE		
Londra	7.822	▲	Euro-Sp	137,7	▲
Parigi	5.278	▲	Euro-Bund	104,04	▲
			US T-Bond	104,09	▲
VALUTE-RENDIMENTI			Ftse Mib	22.056	▼
Euro-Dollari	1,1269	▲	S&P500 Cme	3.016,7	▲
Euro-Sfralini	0,9887	▲	Nasdaq100 Nny	7.967	▲

FOCUS OGGI

Banca Sistema entra nella cessione del quinto

Con il nuovo prodotto l'istituto guidato dall'amministratore delegato Gianluca Garbi punta a raggiungere l'anno prossimo un miliardo di euro di erogato **Bertolino** a pagina 12

L'Ocf accusa Antonella Lambri

Secondo l'Organismo, la consulente finanziaria di Sanpaolo Invest ha sottratto 920 mila euro **Carnielli** a pagina 9

Ivass crea la banca dati delle polizze vita

Per consentire un rapido confronto dei documenti informativi sulle caratteristiche dei prodotti d'investimento, rilevando eventuali anomalie **Messia** a pagina 3

SALVATAGGIO IL CDA DELLE FERROVIE DELLO STATO SCEGLIE ATLANTIA COME PARTNER PER LA CORDATA

United Colors of Alitalia

La newco che rileverà la compagnia aerea partirà a settembre. I Benetton puntano al 40% del capitale. La strategia industriale sarà decisa assieme a Delta. Esclusi Toto, Lotito ed Efromovich

(Montanari e Zoppo a pagina 2)

IL CEO THOMAS MIAO ILLUSTRERÀ I PIANI DEL GRUPPO TLC CINESE DA QUI AL 2021. DUBBI SUL GOLDEN POWER SUL 5G

Huawei investe 2,7 miliardi sull'Italia

Intanto in Cina il pil cresce del 6,2%: è il ritmo più basso degli ultimi 27 anni. Pesano i dazi Usa

(Barbi, Bertolino e Chimenti alle pagine 6 e 7)

NORME BANKITALIA

Npl, gli istituti ora possono recuperare di più dagli immobili

(Brustia a pagina 9)

IL 23 LUGLIO IL FITD DECIDERÀ SUL BOND

Cassa Centrale Banca pronta a sottoscrivere l'aumento di capitale per il 10% di Carige

(Cervini a pagina 3)

The Best in Lombardy, la proposta per sostenere i prodotti dop nella gdo

(servizi a pagina 15)

DIRITTI DI VOTO

Sul caso Mediaset l'Unione Europea assegna un punto alla francese Vivendi

(Gerosa a pagina 11)

POLO DELLE COSTRUZIONI

Progetto Italia, Salini presenta la nuova offerta per Astaldi

Il nodo delle azioni maggiorate

(Follis a pagina 4)

IL ROMPISPREAD

A Roma un autobus dell'Atac si schianta contro un cassonetto dell'Amo. Il più classico dei casi di omicidio-suicidio

CROWD FUND ME

Diversifica il tuo portafoglio. Investi oggi nelle grandi aziende di domani. Con un click.

www.crowdfundme.it

Il Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi di Civitavecchia collabora con l' Escola Europea nel progetto "Formati al Porto"

(FEPRESS) - Civitavecchia , 15 LUG - Il direttore degli Ormeggiatori e Barcaioi di Civitavecchia, Angelo Bonomo, insieme al direttore dell' Escola Europea, Eduard Rodès, hanno firmato un accordo di collaborazione triennale, il quale garantisce la disponibilità ad effettuare visite marittime guidate all' interno dell' area portuale di Civitavecchia. Il nuovo progetto "Formati al Porto", fortemente sostenuto dall' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e dall' Escola Europea - Intermodal Transport, ha l' ambizione di facilitare agli studenti di oggi, i futuri professionisti, la conoscenza delle professioni del settore logistico e nello specifico l' attività marittima e il trasporto intermodale. Ci troviamo in un contesto in cui il posizionamento logistico del porto di Civitavecchia, sia per quel che riguarda gli aspetti territoriali che socio-economici, deve prendere misure infrastrutturali, offrire servizi competitivi e, soprattutto, investire sul fattore umano: una comunità logistica ben preparata, capace di affrontare le sfide future e di collocare strategicamente Civitavecchia in prima linea dell' attività logistica del Mediterraneo. L' obiettivo principale dell' iniziativa è quello di far entrare in contatto con la comunità e le attività portuali e di apprendere direttamente dalle fonti le caratteristiche delle professioni legate alle imprese portuali. Avranno un' esperienza diretta di infrastrutture, strutture e operazioni. Inoltre, il progetto migliorerà l' allineamento tra le qualifiche richieste dalle aziende e le competenze offerte dal sistema educativo. Il Gruppo Ormeggiatori opera da sempre alla salvaguardia della sicurezza della navigazione, delle strutture portuali, dell' ambiente e delle vite umane, assicurando altresì il regolare svolgimento dei traffici. Grazie all' accordo di collaborazione appena siglato, si impegna attivamente a garantire il regolare svolgimento delle visite marittime guidate all' interno dell' area portuale di Civitavecchia. La Escola Europea ha già acquisito una certa esperienza con questo tipo di programmi. Il progetto Forma' t Al port è stato lanciato nel 2014 a Barcellona. L' iniziativa è stata un successo e dopo il primo triennio gli accordi con sponsor e partner sono stati rinnovati all' inizio del 2018 per altri tre anni con centri più educativi disposti a partecipare. La formazione è impartita da esperti e professionisti del settore italiano e spagnolo, assicurando ai partecipanti un contenuto educativo di alta qualità. Il team docenti, ancora da confermare, sarà composto da rappresentanti delle compagnie e delle istituzioni direttamente coinvolte nella gestione del trasporto marittimo a corto raggio in Italia. Il corso, oltre a poter contare sull' appoggio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha il sostegno di importanti associazioni del settore, tra cui: **Assoport**, Confitarma, Assarmatori. Il corso pilota Formati Al Porto è previsto per l' autunno 2019. L' offerta completa con tutti i corsi offerti dalla Escola Europea - Intermodal Transport con i relativi programmi si trova qui.



Informazioni Marittime

Primo Piano

Civitavecchia, Ormeggiatori ed Escola Europea insieme nel progetto "Formati al Porto"

L' iniziativa punta a promuovere tra gli studenti la conoscenza delle professioni del settore logistico e il trasporto intermodale

Con l' obiettivo di offrire la disponibilità ad effettuare visite marittime guidate all' interno dell' area portuale di Civitavecchia, i direttore degli Ormeggiatori e Barcaioi della città laziale, Angelo Bonomo, ha firmato un accordo di collaborazione triennale insieme al direttore dell' Escola Europea, Eduard Rodès. Il nuovo progetto "Formati al Porto" ha l' ambizione di facilitare agli studenti di oggi, i futuri professionisti, la conoscenza delle professioni del settore logistico e nello specifico l' attività marittima e il trasporto intermodale. L' iniziativa mira a far entrare i giovani in contatto con la comunità e le attività portuali e apprendere direttamente dalle fonti le caratteristiche delle professioni legate alle imprese portuali. Avranno un' esperienza diretta di infrastrutture, strutture e operazioni. Inoltre, il progetto migliorerà l' allineamento tra le qualifiche richieste dalle aziende e le competenze offerte dal sistema educativo. Il gruppo Ormeggiatori opera da sempre alla salvaguardia della sicurezza della navigazione, delle strutture portuali, dell' ambiente e delle vite umane, assicurando altresì il regolare svolgimento dei traffici. Grazie all' accordo di collaborazione appena siglato, si impegna attivamente a garantire il regolare svolgimento delle visite marittime guidate all' interno dell' area portuale di Civitavecchia. Da arte sua, la Escola Europea ha già acquisito una certa esperienza con questo tipo di programmi. Il progetto Forma' t Al port è stato lanciato nel 2014 a Barcellona. L' iniziativa è stata un successo e dopo il primo triennio gli accordi con sponsor e partner sono stati rinnovati all' inizio del 2018 per altri tre anni con centri più educativi disposti a partecipare. La formazione è impartita da esperti e professionisti del settore italiano e spagnolo, assicurando ai partecipanti un contenuto educativo di alta qualità. Il team docenti, ancora da confermare, sarà composto da rappresentanti delle compagnie e delle istituzioni direttamente coinvolte nella gestione del trasporto marittimo a corto raggio in Italia. Il corso, oltre a poter contare sull' appoggio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha il sostegno di importanti associazioni del settore, tra cui: **Assoporti**, Confitarma, Assarmatori. Il corso pilota Formati Al Porto è previsto per l' autunno 2019.



Il Piccolo

Trieste

a firma di architetti giapponesi

Cherso, due progetti per il ponte pedonale sopra il porticciolo

Andrea MarsanichFIUME. È una necessità che si ripropone da decenni, senza mai trovare uno sbocco pratico. L'altro giorno, nel pianoterra dell'edificio che ospita la Comunità degli Italiani di Cherso è stato presentato il progetto degli architetti giapponesi Hideyuki Nakayama e Tetsuo Kondo sulla costruzione del ponte pedonale che unirebbe i due moli posizionati all'ingresso del porticciolo chersino. In realtà sono stati esposti due progetti, diametralmente opposti tra essi: uno diciamo versione classica e semplice, l'altro definito avveniristico. Entrambi rientrano nel progetto denominato Fiume capitale europea della Cultura 2020, con iniziative che vanno a toccare 27 località dei dintorni del capoluogo quarnerino. Tra queste, Cherso città, che ha proposto la rivitalizzazione del suo antico nucleo cittadino, individuando nei partner nipponici i possibili realizzatori di una struttura che andrebbe a collegare la parte ovest e quella Est del capoluogo isolano. Tenendo in considerazione il continuo allargamento della città e il fatto che prossimamente il catamarano della tratta Fiume-Cherso-Lussino attraccherà nel nuovo terminal, il ponte pedonale tra i due moli diventa un fabbisogno impellente. Per questo motivo, a Cherso è stato istituito un team preposto alla sua costruzione di cui fanno parte Jadranka Blatt, Tanja Kremenec, Marko Puric, Karmen Surdic, nonché la responsabile dell'organismo, Inge Solis, quest'ultima curatrice del Museo chersino. «Ci sono state critiche nei riguardi dei due progetti - ha detto - in quanto stonerebbero con l'aspetto medievale del porto. Il nostro obiettivo è quello di arrivare ad un compromesso, per dare ai chersini e ai loro vacanzieri un ponte accettabile e funzionale. Posso rilevare che il progetto è stato accettato anche dal vice sindaco Marin Gregorovic, che nello stesso tempo è presidente del consiglio direttivo dell' **Autorità portuale chersina**». - BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

la trattativa con l'amministrazione cittadina

Magazzini in Porto vecchio Verso una proroga di tre mesi a Greensisam

La vecchia concessione deve essere "vulturata" in locazione ma occorre risolvere il problema di chi deve pagare gli oneri di urbanizzazione

Greensisam si accinge a presentare una richiesta di proroga sulla partita che la impegna in **Porto** vecchio insieme al Comune. La volontà è di chiedere un periodo di 5 mesi ma la civica amministrazione è intenzionata a non superare i tre mesi, a far data la fine di ottobre. In ballo la riconversione della vecchia concessione portuale nella nuova locazione comunale per 5 magazzini che sono il 2A, 2, 1A, 4, 3. La bozza d'accordo, trasmessa un anno fa, si è fermata davanti a quello che finora è stato il nodo irrisolto del negoziato con il Municipio, cioè chi paga le spese di urbanizzazione. La parte pubblica è convinta che gli 11 milioni di fogne-strade-allacciamenti da realizzare siano a carico di Greensisam. Il punto non è così semplice: il Comune incassa annualmente dalla concessionaria oltre 500 mila euro di canoni, una cifra non disprezzabile. Però è tutto fermo da sempre, fin da quel 2005 quando i 99 anni di concessione vennero contrattualizzati. Il Comune ragiona in questi termini: **Porto** vecchio è ripartito in tre grandi aree, quella culturale-espositiva è la più dinamica, quella dei quaranta magazzini da mettere all'asta aspetta la società Comune-Regione-Autorità per darsi una mossa, la zona-Greensisam resta - nonostante fosse stata battistrada nell'apertura di **Porto** vecchio alla mano privata - al palo. La scomparsa di Piero Maneschi ha consigliato agli eredi, com'era logicamente prevedibile, di prendere tempo. L'obiettivo sembra sempre essere quello di vendere il progetto recettivo-residenziale a una somma di 150 milioni di euro. C'era un fondo austriaco interessato all'operazione e Maneschi a questa prospettiva ci credeva, ma non è riuscito a vederne l'esito. Il Comune metterà all'asta i 5 stabili concessi a Greensisam, il cui valore complessivo è stimato in 16 milioni di euro: Greensisam potrà comunque, se lo vuole, esercitare diritto di prelazione, tenendosi gli asset. Ma il Municipio inizia a mostrare una certa impazienza sui dilatati tempi della ventilata cessione del progetto agli austriaci. Forzare sulla revoca è eccessivo e prematuro, però se le cose nelle altre due zone di **Porto** vecchio procederanno e invece in quella Greensisam sonnecchieranno, la questione prima o poi si porrà. Anche perché - dicono in Comune - la porzione Greensisam è la prima che s'incontra, andando dal centro verso Barcola. --Magr BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

L'asta per comprare il Carciotti spostata da luglio a fine ottobre
Azione che il Comune a disporre una nuova dilazione dei tempi. Interesse di un investitore austriaco. Incendio di un piano del Carciotti

Torna sul 4 Continents l'Angelo restaurato dopo i danni del 2015
L'Angelo restaurato dopo i danni del 2015

Magazzini in Porto vecchio Verso una proroga di tre mesi a Greensisam
L'operazione è a fine... verso una proroga di tre mesi a Greensisam

Porti: Serracchiani (PD), auspicio a breve inclusione Monfalcone in Authority Trieste

(FERPRESS) - Trieste, 15 LUG - "Davvero una buona notizia che segna un decisivo e molto concreto passo avanti verso la realizzazione dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale**, come era stata immaginata quando con l' allora ministro Delrio abbiamo disegnato la riforma dei porti italiani. L' inclusione di Monfalcone nell' **Autorità di sistema portuale**, decisa lo scorso anno dal Governo Gentiloni, è una razionalizzazione e una sinergia a lungo attesa: auspico concluda l' iter formale in tempi brevi". Lo afferma la deputata Debora Serracchiani (Pd) commentando la delibera dell' acquisizione dell' Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone (Gorizia), da parte del Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**.

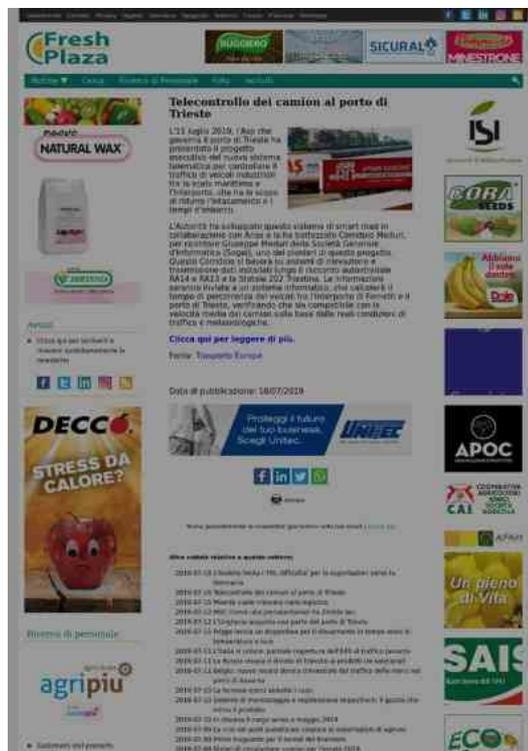


FreshPlaza

Trieste

Telecontrollo dei camion al porto di Trieste

L' 11 luglio 2019, l' Asp che governa il porto di Trieste ha presentato il progetto esecutivo del nuovo sistema telematico per controllare il traffico di veicoli industriali tra lo scalo marittimo e l' interporto, che ha lo scopo di ridurre l' intasamento e i tempi d' imbarco. L' Autorità ha sviluppato questo sistema di smart road in collaborazione con Anas e lo ha battezzato Corridoio Meduri, per ricordare Giuseppe Meduri della Società Generale d' Informatica (Sogei), uno dei pionieri di questo progetto. Questo Corridoio si baserà su sistemi di rilevazione e trasmissione dati installati lungo il raccordo autostradale RA14 e RA13 e la Statale 202 Triestina. Le informazioni saranno inviate a un sistema informatico, che calcolerà il tempo di percorrenza dei veicoli tra l' interporto di Fernetti e il porto di Trieste, verificando che sia compatibile con la velocità media dei camion sulla base delle reali condizioni di traffico e meteorologiche. [Clicca qui per leggere di più](#)¹. Fonte: Trasporto Europa.



Il Gazzettino

Trieste

Un porto marginale e Venezia declina

ANALISI Un **porto** marginale e Venezia declina Il **Porto** di **Trieste** ha siglato un accordo con l' Ungheria la quale aprirà un proprio terminal all' interno dell' area portuale . Questo investimento di circa 100 milioni determinerà ancor più l' internazionalità del **porto** di **Trieste** a scapito dei concorrenti, in primis Venezia. Le strategie dell' autorità portuale come del sindaco di Venezia risultano legate alle mere disquisizioni relative alle navi da crociere o peggio sulla location della nuova piscina. Mestre come Venezia stanno ripiegando miseramente verso un declino centrato esclusivamente sulla sola economia turistica (in grado di assicurare occupazione di medio basso livello) in quanto le strategie relative allo sviluppo del **porto** di Venezia (unico asset residuale) risultano assolutamente azzerate per incapacità del quadro manageriale come delle autorità politiche. Francesco Pontelli



Motoscafi come razzi, ordinanza in vista e protocollo con Capitaneria per le multe

MICHELE FULLIN

MOTO ONDOSO VENEZIA Forse ci voleva proprio un incidente come quello di domenica, in canale delle Navi, per accelerare un inasprimento dei controlli e delle sanzioni per chi causa moto ondoso. Nel mirino primario ci sono ovviamente taxi, noleggi con conducente, lance tipo taxi di vetrerie e alberghi oltre ai lancioni granturismo. Per tutte queste tipologie, il tempo è denaro e quindi corrono all'impazzata, senza preoccuparsi di essere in una laguna e non in mare aperto. Neppure tanti diportisti, però, scherzano, quanto a mancato rispetto delle norme più basilari della navigazione e della civile convivenza. Sulla tratta Lido-Punta Sabbioni succede di tutto, con barchini che sfrecciano senza luci accanto alle motonavi per bagnare i passeggeri. **PROVVEDIMENTI** Il sindaco Luigi Brugnaro sta studiando un'ordinanza che sarà emanata per prevenire il moto ondoso e sanzionare chi lo provoca e annuncia che si darà da fare per stipulare un protocollo d'intesa anche per i canali marittimi, simile a quello già fatto con il Provveditorato alle Opere pubbliche per le sanzioni nei canali lagunari. Questo è fondamentale per evitare impugnazioni delle multe, perché se i vigili possono fermare e verbalizzare anche in acque non di competenza del Comune, è anche vero che la gestione e la riscossione spetta allo Stato, nel caso di canali esterni alla città. Così è nato il protocollo tra Comune e Provveditorato, che consente di superare il problema e ne sarà fatto presto un altro. «Stiamo provando a intervenire - spiega il sindaco - quelle acque non sono di nostra competenza e ogni volta che abbiamo fatto multe là ci sono state contestate dagli avvocati. Abbiamo chiuso con l'ex Magistrato alle acque un protocollo in cui è previsto che possiamo sanzionare e gestire le sanzioni in modo automatico. Bisognerà fare la stessa cosa con l'**Autorità portuale** o con la Capitaneria per dare una mano». **CONTROLLI** Intanto, si pensa a potenziare i controlli. «Abbiamo comprato nuove barche - prosegue - stiamo preparando nuovi vigili, noi stiamo mettendo in campo tutto quello che possiamo perché il moto ondoso è un problema e va risolto. Il canale delle Navi è uno dei punti critici della città, dove volevamo abbassare le onde e non ci siamo ancora riusciti. Ci appelliamo per questo anche al buon senso delle persone. Bisogna cominciare ad andare più piano e ciò che è accaduto domenica sono avvisaglie che ti fanno capire che non si può più andare avanti così. Faremo attività di dissuasione ma poi prenderemo provvedimenti lì, alle Fondamente Nove, Murano e davanti a San Marco». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

traffico acqueo

«I motoscafi di alberghi e vetrerie non possono trasportare i loro clienti»

Un parere della Capitaneria di porto sul trasporto di persone in conto proprio in laguna. «A bordo solo i dipendenti»

Il trasporto in conto proprio non può sostituirsi ai servizi di taxi e noleggi. E la presenza di clienti a bordo è da considerarsi illegittima. La Capitaneria di porto traccia una riga sulla babele dei motoscafi in laguna. In questi giorni il Comune, Ufficio traffico acqueo, ha ricevuto un parere firmato dal capitano Sandro Nuccio, responsabile del reparto tecnico del settore Diporto. In cui si conferma il parere «negativo» all'estensione del trasporto turistico ai motoscafi destinati a servizi speciali, o «in conto proprio». Mezzi a disposizione di alberghi e vetrerie, sempre più numerosi. Il caso era stato sollevato dalla società Permak investments. Che aveva chiesto l'autorizzazione all'attraversamento delle «acque marittime» (Bacino San Marco e canali escluso il Canal Grande e i rii interni). «Per uso in conto proprio», si legge ora nel parere, «si intende l'utilizzazione dell'unità per il soddisfacimento di necessità strettamente correlate all'attività imprenditoriale di soggetti pubblici o privati o all'attività imprenditoriale di soggetti commerciali: Tale uso non può avere come fine il soddisfacimento dei clienti. Dunque, niente trasporto passeggeri o trasporto merci. A bordo del motoscafo «è ammessa la presenza del solo titolare della ditta o del personale da essa dipendente». In fine la nota della Capitaneria è ancora più esplicita: «L'utilizzo di una unità in conto proprio con la presenza di passeggeri e clienti non dipendenti non è da considerarsi legittima. Da ciò deriva che una unità attrezzata in conto proprio per un hotel o per altre attività commerciali non può trasportare clienti, ma solo dipendenti». Un pronunciamento che adesso pone seri problemi di gestione del traffico acqueo. Cantano vittoria i motoscafisti con licenza comunale. «Da tempo diciamo che la gran parte dei mezzi in circolazione non avrebbe il diritto di passare», dicono. I motoscafi delle vetrerie e degli alberghi sono ormai parecchie decine. Fanno la spola soprattutto fra Murano e San Marco, oppure con i grandi hotel delle isole e del Canal Grande che preferiscono dotarsi di servizi privati. Ma la norma non lo consente. Uno dei tanti aspetti del traffico acqueo, sempre più caotico. Ieri mattina a Ca' Farsetti vertice operativo convocato dal Comune e dall'assessorato alla Mobilità con i rappresentanti delle varie categorie e il servizio pubblico Actv. - C'erano i trasportatori, i gondolieri, Actv, Alilaguna. Si pensa a come rendere efficaci i controlli, e a nuovi provvedimenti che possano riordinare un traffico sempre più fuori controllo. Le emergenze restano il Rio Novo, dove la nuova ordinanza non sembra aver prodotto gli effetti sperati. Il moto ondoso in alcune aree di laguna, la possibile apertura di nuove vie d'acqua (Galeazze) per allentare la morsa del traffico nella città storica, dove il Canal Grande è intasato e la navigazione di nuovo a rischio. Nei prossimi giorni le decisioni operative. --Alberto Vitucci.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il dibattito sui terminal alternativi

I giganti del mare a Marghera «Col vento percorso a rischio»

Studio del comitato No Grandi Navi: «Rimorchiatori e motori non bastano» Con lo scirocco a venti nodi una spinta sulla «murata» di almeno 95 tonnellate

«Nelle condizioni meteo di domenica scorsa la navigazione di una grande nave da crociera lungo il canale Malamocco-Marghera sarebbe stata ancora più pericolosa». Un allarme lanciato dal Comitato «No Grandi navi» e dal suo portavoce Armando Danella. Secondo uno studio tecnico citato da Danella, tre rimorchiatori e le eliche della nave in alcuni casi «non sarebbero sufficienti» a fermarne la deriva e lo scarroccio sotto la spinta del vento. «Spostare il traffico di queste navi incompatibili con la laguna a Marghera», conclude l'associazione, «potrebbe rivelarsi un rischio. Perché con un vento sopra i 40 nodi la nave avrebbe rischiato di finire nelle secche lagunari o addosso alle banchine industriali di Marghera». La simulazione prevede che la nave sia investita da un vento di bora o di scirocco al traverso di almeno 20 nodi l'ora. La nave di grandi dimensioni ha una murata di «opera morta», cioè la superficie verticale esposta al vento, di circa 15 mila metri quadrati. «Qui un vento di 20 nodi l'ora», scrive Danella, «produce circa 90 tonnellate di spinta. La nave può opporre la forza delle eliche e dei thrusters, i motori laterali che però con velocità prossima ai sei nodi non sono molto efficaci. E poi con i rimorchiatori. «Ma la potenza dei rimorchiatori», continua l'esponente del comitato, «diminuisce allargando l'angolo rispetto all'asse della nave». L'elaborazione di tutti questi dati», conclude Danella, «potrebbe dimostrare che la somma delle forze in campo per contrastare la deriva può essere inferiore alla spinta della forza del vento». Conclusione: il tracciato dalla bocca di **porto** di Malamocco a Marghera (compreso il canale Vittorio Emanuele e il bacino di evoluzione) risulterebbe «insicuro e pericoloso per la navigazione delle grandi navi. «Lungo il percorso di almeno 21 chilometri in laguna», sostiene Danella, «vengono meno i parametri di sicura operatività». «L'evento meteo», si legge nella relazione inviata al ministero delle Infrastrutture, «e il forte vento aggiungono un ulteriore elemento di criticità rispetto a quelli già denunciati. Come gli impatti negativi sulla idrodinamica e morfologia lagunare, milioni di metri cubi di fanghi per lo più inquinati; la commistione di traffico che penalizza le navi commerciali: le bonifiche e le interferenze con le paratoie del Mose, i tempi lunghi di realizzazione». Per questo soluzioni che prevedevano di lasciare le navi incompatibili all'interno della laguna», dice con forza il comitato, «vanno respinte». Ma anche quella ipotizzata dal ministero di attrezzare nell'immediato alcune banchine al Molo A oppure Fusina, al terminal traghetti. E i progetti presentati», avverte il comitato, «dovranno tutti tener conto di questi studi documentati e ben conosciuti dai comandanti, oltre a passare l'esame della Valutazione di Impatto ambientale». Su un punto il comitato sembra essere d'accordo con il ministero di Toninelli: L'ipotesi Marghera non è sicura. Dibattito che si infiamma in attesa della «soluzione». «In tempi brevi avremo una proposta per mettere per sempre le navi fuori della laguna», ha detto all'indomani dell'ultimo incidente, «e anche una provvisoria». --A.V.

I giganti del mare a Marghera «Col vento percorso a rischio»
Studio del comitato No Grandi Navi: «Rimorchiatori e motori non bastano» Con lo scirocco a venti nodi una spinta sulla «murata» di almeno 95 tonnellate

Corsi di italiano per studenti cinesi Bando annullato

Prove tecniche per la Panoramia

CAAF CONFARTIGIANATO PENSIONATI E DIPENDENTI FATTI SEGUIRE CON AMORE

- ✓ Circolo di assistenza fiscale aperto a tutti i titolari
- ✓ 1300 uscite Multi/Adi 2019
- ✓ Spettacolo Europa, tutto a più a tariffe agevolate
- ✓ Buoni paga colli a studenti
- ✓ Servizi immobiliaristici: ponti/locazioni, locazioni, gestione

A. MANZONI & C. S.p.A.

Grandi Navi a Venezia, pericoli elementari

Alberta Basaglia e Giulietta Raccanelli

Cosa direbbe di quanto è successo a Venezia nelle ultime settimane il nostro matto savio, quello che ne I Rintocchi della Marangona dà voce all'anima critica, tormentata e inquieta della città? Perché in effetti l'inaudito è accaduto. Domenica 2 giugno, 8.30 del mattino. La MSC Opera, nave da crociera di 65 mila tonnellate finisce contro la banchina della Marittima e contro la River Countess, un' imbarcazione fluviale lì ormeggiata con più di cento passeggeri a bordo. Quattro turiste straniere restano ferite. Disastro sfiorato. Domenica 9 giugno, ore 17.30. Quel che resta della città, almeno chi pensa che valga ancora la pena farsi sentire, marcia verso piazza San Marco. Tutti felici di esternare a gran voce: "Fuori le Grandi Navi dalla laguna". 8 mila scesi per le calli. C'è speranza, speranza che si inizi a ragionare per il bene della città. Urge trovare una soluzione alternativa. Ognuno dice la sua. Tutti d'accordo su un punto: le Grandi Navi non devono passare per il canale della Giudecca, basta inchini davanti a San Marco. Due posizioni che ai più possono sembrare equivalenti, ma non lo sono affatto: c'è chi dice "Via da San Marco" e chi dice "Fuori dalla laguna". La differenza c'è, eccome. Passano i giorni e passano le grandi navi (anche la MSC Opera torna, il 16 giugno). Solo il numero dei rimorchiatori che guidano i colossi cambia: erano due, ora sono tre. Si arriva così a un'altra domenica, quella del 7 luglio. Tardo pomeriggio, una bufera di vento, grandine e pioggia. La Costa Deliziosa è in uscita. Attraversa il canale della Giudecca; subito dopo piazza San Marco scarroccia e punta verso riva dei Sette Martiri. Ma questa volta i rimorchiatori riescono a trattenere il colosso con i loro cavi e lo riportano in assetto. Pericolo scampato, di nuovo. La Capitaneria di **Porto** emana un regolamento che impone alle navi di fermarsi con la bufera, "Partenze solo se il meteo non segnala situazioni a rischio". Parrebbe ovvio, ma evidentemente serve un'ordinanza. Se un libro potesse sbuffare, il nostro a questo punto lo farebbe. Lì dentro sta acquattato il matto savio, il Signor Sottuttomì che vorrebbe uscire per leggerci ad alta voce quello che in molti pare non vogliamo nemmeno ascoltare. Qualcuno deve pur dire che il re è nudo; e lui ha scelto di dirlo a due bambine (di cui una è arrivata dritta dal 500 ed è carica di competenze antiche). La sorte gliel'ha fatte incontrare a Venezia mentre era con suo nipote Pietro, un giorno di luglio di quest'anno, per la precisione il 20; proprio sabato prossimo, quello della festa del Redentore. Staranno insieme fino a sera, a ragionare di temi importanti per la città. Si sono soffermati sull'idea antica ma decisamente attuale e da molti dimenticata, che Venezia è il cuore di un organismo complesso e delicato: la sua laguna. Un organismo da rispettare e conservare "tutto intiero", come scriveva un grande ingegnere idraulico del 500, Cristoforo Sabbadino. Arrivano in barca dove la laguna si apre al mare. Di fianco a loro si materializza la Grande Nave. E il signor Sottuttomì spiega perché stazze simili devono starsene fuori dalla laguna: "Quando entrano, senza che nessuno se ne accorga muovono enormi masse d'acqua che si disperdono nei bassifondi e sollevano i sedimenti. Passata la nave, l'acqua ritorna nell'alveo, genera le onde di poppa e deposita i sedimenti nel letto del canale che progressivamente si interra e che quindi deve essere dragato in continuazione. Il canale dei Petroli collega Malamocco con Marghera come un'autostrada e negli ultimi quarant'anni solo lui ha fatto perdere a questa parte di laguna qualcosa come un milione di metri cubi all'anno



Il Fatto Quotidiano

Venezia

di preziosi sedimenti, nutrimento vitale per lei e per tutti gli organismi che la abitano. I sedimenti che se ne vanno sono anche quelli che il moto ondoso solleva in tutta la laguna. Ben 500.000 metri cubi all'anno vengono trascinati dalle correnti fino alle bocche di **porto** che ormai, sempre più profonde e cementificate, si comportano come vere e proprie idrovore e li vomitano per sempre in mare". Lui sa che i bambini sanno ascoltare: "Cercano il senso delle cose e, per capirlo, chiedono sempre. Possono essere sfibranti e noiosi ma, se si resiste, alla fine con loro si tocca sempre il cuore delle questioni". E infatti, "Pietro ascolta attento le parole dello zio e si ricorda di quando da piccolo in spiaggia al Lido giocava con le sue barchette di plastica colorata. Stava seduto a gambe incrociate nel punto in cui la sabbia si incontrava con il mare. Con le mani scavava un canale profondo, che si riempiva subito d'acqua. Proprio sul più bello, quando tutta la flotta navigava ormai compatta, inesorabile arrivava l'onda con i primi smottamenti. Dai bordi la sabbia bagnata iniziava a scivolare sul fondo. In pochi secondi il gioco finiva, perché il canale si trasformava in una palude. Così a lui toccava ricominciare a dragare, recuperando le barchette che finivano sempre tutte impantanate in una specie di fangosa sabbia mobile".

Venezia, incidenti navi - Capitaneria di Porto: Avviati gli accertamenti

La Capitaneria di porto di Venezia ha avviato una serie di accertamenti tecnici di polizia giudiziaria ed amministrativi. VENEZIA - In seguito alle

15 Jul, 2019 La Capitaneria di porto di Venezia ha avviato una serie di accertamenti tecnici di polizia giudiziaria ed amministrativi. VENEZIA - In seguito alle vicende che nel porto di Venezia hanno coinvolto le due navi da crociera: MSC Opera che il 2 giugno è andata a urtare un battello nel canale della Giudecca e, Costa Deliziosa che il 7 luglio ha sfiorato la collisione con uno yacht a Riva Sette Martiri, "I a Capitaneria di porto di Venezia ha avviato una serie di accertamenti tecnici di polizia giudiziaria ed amministrativi". Lo scrive in una nota l' Autorità marittima, che inoltre con un' ordinanza (79/2019) va rimodulare alcune " misure di sicurezza della navigazione già vigenti per il transito delle unità navali nei canali lagunari marittimi dalla bocca di porto di Lido fino al bacino di evoluzione della Marittima". Pertanto misure preventive a garanzia della sicurezza della navigazione nell' ambito della laguna." I preliminari elementi di informazione già acquisiti" - scrive nella nota la Capitaneria di Porto - " sono stati messi a disposizione della competente Autorità Giudiziaria e dei competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In attesa del completamento delle valutazioni tecniche in corso ed in ossequio alle direttive impartite dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, si stanno svolgendo in piena sinergia con le Amministrazioni coinvolte in sede locale i lavori del tavolo tecnico incaricato di individuare ulteriori misure di mitigazione dei rischi correlati ai transiti delle c.d. 'grandi navi' lungo i canali San Marco e della Giudecca. L' adozione progressiva di tali misure ha già condotto all' emanazione di ordinanze, la cui applicazione ha permesso di far fronte alle improvvise condizioni estreme per la navigazione registrate proprio in occasione dei recenti fenomeni meteorologici."

The screenshot shows the website 'Corriere Marittimo'. The main article is titled 'Venezia, incidenti navi - Capitaneria di Porto: Avviati gli accertamenti' and is dated 15 Jul 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the page. To the right, there is a sidebar with contact information for 'Toremare' (AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI, Telefono: 0586 248111, Fax: 0586 248200) and 'CTN' (COMMISSIONE TURISMO E NAVIGAZIONE).

Venezia, Capitaneria di Porto aggiorna norme sicurezza dopo incidente domenica scorsa

La Capitaneria di **Porto di Venezia**, dopo l'incidente mancato di domenica scorsa, ha emesso una nuova ordinanza che aggiorna e precisa le norme per il passaggio delle navi da crociera nel Bacino di san Marco e nel Canale della Giudecca. Il testo modifica l'ordinanza emessa il 13 giugno scorso, a sua volta emessa dopo l'incidente della Msc Opera in Riva San Basilio, con cui era stato deciso di aumentare da due a tre i rimorchiatori in appoggio alle navi, e contiene precisazioni e indicazioni sul comportamento in caso di previsioni meteorologiche sfavorevoli. L'ordinanza precisa che l'attraversamento delle bocche di **porto** e la partenza dalla Stazione marittima possono avvenire "solo dopo aver accertato, d'intesa con il pilota di **porto** preposto alla manovra", che le previsioni meteo-marine "escludano ragionevolmente ogni prevedibile probabilità che durante l'attraversamento del tragitto lagunare marittimo vengano meno i parametri di sicura operatività". Si punta così a evitare che le navi si trovino nelle condizioni che avevano fatto scarrocciare la 'Costa Deliziosa' domenica sera. Comandanti e piloti, precisa ancora l'ordinanza, "devono verificare ogni previsione ufficialmente diramata dagli Enti/dalle Amministrazioni competenti, inclusi Ufficio Territoriale del Governo di **Venezia** e Uffici di Protezione Civile della Regione Veneto". L'atto impone di comunicare tutte le verifiche sul tempo "senza ritardo alla Sala Operativa della Capitaneria di **porto di Venezia**, comunque prima dell'ingresso in laguna o dell'effettivo disormeggio". La Capitaneria può "modificare in ogni istante l'orario previsto per l'effettuazione delle manovre". Per quanto riguarda il numero di rimorchiatori, viene ribadito l'utilizzo di tre mezzi, uno a poppa e due a prua, per le navi da 40 mila fino a oltre 75 mila tonnellate di stazza.



utilizzo di tre mezzi, uno a poppa e due a prua, per le navi da 40 mila fino a oltre 75 mila tonnellate di stazza.

VADO LIGURE. ieri il vertice con l' autorità di sistema

Il sindaco: troppa burocrazia e gravi ritardi nelle opere di viabilità per la piattaforma

Due ore di confronto serrato ieri pomeriggio tra Comune di Vado Ligure e Regione da una parte e **Autorità portuale di sistema** dall' altra il comitato di vigilanza sul rispetto dei tempi per la viabilità della piattaforma ha portato a un' accelerazione sia per quanto riguarda la realizzazione del casello di Bossarino (c' era anche una rappresentanza di Autofiori) sia per la viabilità urbana che dovrà sostituire via Trieste dove si stanno realizzando i varchi doganali. Il tutto in attesa che venga realizzato il sovrappasso. La prossima settimana l' **Autorità portuale** si è impegnata a comunicare un programma aggiornato con i tempi definitivi delle opere da realizzare. «E' stato un duro braccio di ferro - ha detto il sindaco Monica Giuliano. Abbiamo fatto presente ad **Autorità di Sistema**, coadiuvati anche dall' assessore regionale Benveduti che i tempi della burocrazia sono troppo lunghi e non coincidono con quelli dello sviluppo del nostro territorio. Di qui siano riusciti ad ottenere uno snellimento delle procedure e una anticipazione dei tempi per avviare i cantieri del casello». A. AM - c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI. Una immagine notturna della piattaforma di Vado Ligure.

SAVONA

Ata, troppi operatori assenti difficoltà per ritirare i rifiuti

107 tra muti e fornicatori 37 dipendenti ed era impossibile raccogliere la spazzatura ammucchiata davanti ai container colmi

VADO LIGURE. IERI IL VERGOGNO A CAUSA DI UN VERGOGNO

Il sindaco: troppa burocrazia e gravi ritardi nelle opere di viabilità per la piattaforma

SAVONA

In via Braja si completa il progetto del complesso artigiano di Parco Doria

SAVONA

In via Braja si completa il progetto del complesso artigiano di Parco Doria

Nel cantiere di via Braja, poco distante dalla rotatoria di via Stalingrado e via Vittime di Brescia, si vedono ormai i pilastri del nuovo edificio ad uso commerciale. Una struttura a un solo piano della superficie di 210 metri quadrati, che sarà messa sul mercato. Attualmente infatti non c'è ancora una destinazione precisa. Poco distante invece, sono già stati completati i primi posti auto, destinati ai dipendenti di una azienda delle aree produttive ex Parco Doria. Mentre i posti auto pubblici sono in via di ultimazione. L'intervento in corso, riguarda l'ultimo lotto di completamento delle aree, realizzato da Ips, la società pubblica di proprietà della Regione, Provincia, Camera di commercio, **Autorità di sistema portuale**, Comune di Savona e altri 22 comuni della provincia. Originariamente era previsto un parcheggio interrato. Poi, il progetto venne trasformato per ospitare un punto commerciale e posti auto. In tutto 22 posti pubblici e 22 pertinenziali, insieme a circa 800 metri quadrati di verde pubblico attrezzato. Il complesso produttivo dell'ex Parco Doria, era stato avviato da Ips dieci anni fa, sulle aree ferroviarie dismesse. «Oggi l'area compresa tra via Braja e via Stalingrado sino alla rotatoria delle Officine - spiega Dario Amoretti, amministratore delegato dell'Ips - ospita 25 aziende che danno lavoro a circa 200 addetti». M.C. - c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI Il cantiere di Parco Doria con i nuovi locali commerciali.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Culmv, terminalisti pronti a pagare Nelle casse dei camalli 2,2 milioni

Matteo Dell' Antico - GENOVA I terminalisti del porto di Genova, salvo dietrofront dell' ultima ora, dovrebbero mettere anche quest' anno mano al portafogli per consentire alla Compagnia Unica di chiudere in pareggio il bilancio 2018. Ieri, secondo quanto risulta al Secolo XIX, si è tenuto un vertice durante il quale sarebbe emersa la disponibilità da parte degli operatori genovesi di mettere a disposizione della Culmv 2,2 milioni di euro per sanare i conti della cooperativa. Durante l' incontro, che si è tenuto a Palazzo San Giorgio, i vertici dell' Authority hanno parlato per più di due ore con quelli della Culmv alla presenza dei sindacati, rassicurando il console Antonio Benvenuti. Il fronte dei terminalisti sarebbe piuttosto compatto, salvo poche eccezioni, e deciso a ripianare il bilancio della Compagnia Unica a patto che entro fine anno venga pienamente attuato il piano di risanamento che mira a ridurre i costi di gestione della cooperativa genovese ma la cui entrata in vigore è in forte ritardo rispetto alle previsioni. A soldi che dovrebbero arrivare dai terminalisti devono essere aggiunti 1,5 milioni di euro in arrivo da Roma che sono stati destinati alla Compagnia Unica all' interno del decreto Genova. I fondi sono attesi a giorni e sono essenziali per coprire una parte del bilancio 2018 dei portuali. Qualora il finanziamento dovesse ritardare, l' intera cifra verrà comunque anticipata da Palazzo San Giorgio e versata nelle casse della Compagnia Unica. Il via libera al pagamento da parte da parte dei terminalisti è dunque atteso entro fine mese: nei prossimi giorni, entro fine settimana, sarà programmato un nuovo incontro per la firma decisiva sul passaggio dei 2,2 milioni di euro dagli operatori portuali ai camalli. Al summit questa volta saranno presenti anche i terminalisti la cui presenza, ieri, non era programmata. -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Riparazioni navali, fallimento per Gmg

Il tribunale di Genova ha dichiarato il fallimento della General Montaggi Genovesi (Gmg), storica azienda del porto operativa nel settore delle riparazioni navali. «I lavoratori, circa 30, aspettano di ricevere a momenti le lettere di licenziamento. Si tratta di dipendenti che da mesi non prendono lo stipendio e per i quali chiederemo un intervento immediato da parte di **Autorità di sistema portuale** e Regione Liguria», dice Bruno Manganaro, segretario generale Fiom-Cgil Genova. Lo scorso maggio, il personale delle ditte Gmg e Campanella ha manifestato davanti alla Prefettura per denunciare lo stato di difficoltà del personale. «Il lavoro c'è sempre stato - aggiunge Manganaro -. Purtroppo questo fallimento è frutto di una cattiva gestione dell'azienda da parte della proprietà. -

Riparazioni navali, fallimento per Gmg

Detriti, Bucci preme: «Trattiamo ancora»

Padiglione C, arriva la proposta mix di sport diversi e negozi

Quattromila firme per i Giardini Luzzati

GENOA BLUE AGREEMENT, accordo per navi più "pulite" - Obiettivo minor impatto ambientale negli scali di Genova e Savona

Le compagnie crocieristiche firmano il patto con la Capitaneria di **porto** di **Genova** per ridurre l'impatto delle navi passeggeri sull'ambiente negli scali di **Genova** e Savona. Con il "Genoa Blue Agreement" Costa, Msc, Royal Caribbean, Disney cruise line, Majestic cruises, ma anche Fred Olsen e la compagnia Entmv Algerie ferries nel settore traghetti, e Rimorchiatori riuniti del **porto** di **Genova** si impegnano a utilizzare sulle proprie navi gasolio con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% anche nelle fasi di entrata e uscita dal **porto**, per 3 miglia, e non solo 2 ore dopo l'ormeggio come già previsto dalle norme. Un passo volontario verso la sostenibilità. L'accordo, valido fino al 2020, prevede anche che le navi effettuino almeno mensilmente, il monitoraggio delle emissioni di anidride carbonica durante i viaggi che hanno preceduto l'arrivo nei due scali liguri. Rimorchiatori riuniti oltre al protocollo prevede per i propri mezzi in sosta in banchina anche il collegamento all'energia elettrica.



Genoa Blue Agreement: chi ha aderito

L'accordo cerca di ridurre l'impatto ambientale negli scali liguri

Giulia Sarti

GENOVA Non solo Msc ha deciso di aderire al Genoa Blue Agreement, l'accordo col quale le compagnie crocieristiche si impegnano a utilizzare sulle proprie navi gasolio con tenore di zolfo non superiore allo 0,10% anche nelle fasi di entrata e uscita dal porto, per 3 miglia, e non solo 2 ore dopo l'ormeggio come già previsto dalle norme. Alla compagnia con sede in Svizzera, si sono unite Costa, Royal Caribbean, Disney cruise line, Majestic cruises, ma anche Fred Olsen e la compagnia Entmv Algerie ferries nel settore traghetti e Rimorchiatori riuniti del porto genovese. Quello proposto dalla Capitaneria di porto di Genova è uno delle iniziative nate per ridurre l'impatto ambientale negli scali liguri di Genova e Savona verso un futuro sempre più sostenibile. La validità della firma del Genoa Blue Agreement resterà valida fino al 2020, con la richiesta di effettuare almeno mensilmente, il monitoraggio delle emissioni di anidride carbonica durante i viaggi che hanno preceduto l'arrivo nei due scali liguri. Rimorchiatori riuniti oltre al protocollo prevede per i propri mezzi in sosta in banchina anche il collegamento all'energia elettrica.



Costa Crociere punta sul green con 'Genoa Blue Agreement'

Costa Crociere punta a diventare sempre più 'green' grazie all' accordo 'Genoa Blue Agreement', sottoscritto e promosso dalle capitanerie di porto di Genova e Savona. La compagnia crocieristica si impegna a utilizzare per le proprie navi gasolio con un tenore di zolfo non superiore allo 0,10% prima dell' ingresso nei porti di Genova e Savona, e non più solamente durante l' ormeggio, come previsto dalla normativa. "Quello che viene sancito oggi con il protocollo è un impegno che Costa ha già intrapreso da qualche anno su base volontaria anticipando, come da consuetudine per l' azienda, le normative future" spiega Neil Palomba, dg di Costa Crociere - la progressiva riduzione dell' impatto ambientale delle nostre navi". L' accordo riguarda i porti di Genova - dove da fine marzo una nave della compagnia è tornata a fare regolarmente scalo - e Savona, porto principale della compagnia, ma oggi oltre il 70% delle navi della flotta Costa è provvisto dei sistemi di lavaggio delle emissioni, che garantiscono l' eliminazione quasi totale degli ossidi di zolfo, la riduzione del 75% del particolato e un significativo abbattimento degli ossidi di azoto. E le regole introdotte dal Genoa Blue agreement, si considerano pienamente rispettate con l' utilizzo di questi sistemi "con le stesse distanze e gli stessi tempi indicati per il cambio dei combustibili", sottolinea una nota di Costa Crociere.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

montignoso

In vendita il porticciolo e il pontile del Cinquale

Toscana Investimenti mette sul mercato la società Marisco Spa, un'operazione da svariati milioni di euro. Ma il Beach Club potrà continuare le sue attività

montignoso. Dicono che la cifra richiesta per l'acquisto giri attorno ai 10 milioni di euro. Un'esagerazione, forse. Di sicuro però l'operazione è "grossa": è la vendita della Marisco Spa, società con sede a Montignoso titolare della concessione demaniale del complesso Sporting-Beach club di Cinquale. Un complesso turistico-immobiliare di oltre 10mila metri quadrati più 5.100 di arenile che comprende la darsena per imbarcazioni da diporto, il bar-ristorante discoteca Beach club, uffici commerciali, un'officina con due serbatoi carburante (per le barche), uno stabilimento balneare e anche il pontile a Levante del torrente Versilia, lungo 162 metri su cui treva il macchinario per il dragaggio del canale di accesso al porticciolo turistico. Marisco, società per azioni con un capitale sociale di 200 milioni di euro è titolare della concessione demaniale marittima che comprende spiaggia, **porto** e discoteca, rilasciata dal Comune di Montignoso che scadrà nel febbraio del 2039. Chi acquisterà il 100% delle azioni di Marisco acquisirà dunque tutti gli immobili e tutti i diritti della concessione demaniale in essere (ma non, ovviamente, la proprietà della spiaggia e dell'area, che rimane allo Stato). A mettere sul mercato quello che è il comparto turistico più importante di Cinquale è la società Toscana Investimenti con sede a Brescia. La società è in liquidazione volontaria e intende "liberarsi" dei beni e delle partecipazioni che ha "in pancia". Tra cui, appunto, la Marisco Spa di cui è controllante. Toscana Investimenti, spa, partecipata da imprese del settore della commercializzazione e trasformazione di materiali ferrosi del Nord Italia era nata come Ecoacciai e aveva sede a Massa prima e poi a Gello (nel comune di Pontedera) ed era allora presieduta dall'imprenditore massese Emanuele Ricciardi. Circa due anni fa nel settembre 2017, la società fece pubblicare un analogo avviso di vendita (che deve avere carattere pubblico in quanto coinvolge un bene demaniale). Evidentemente quel "bando" non andò a buon fine - anche se si parlò di "trattative avviate", visto che ora viene ripetuto. Si tratta, in sostanza di un sondaggio di mercato per capire se ci sono compratori interessati all'affare. Le manifestazioni di interesse degli aspiranti acquirenti verranno poi raccolte dal collegio dei liquidatori che, indiranno, nel caso di più "concorrenti" un'asta competitiva per assegnare la società al miglior offerente. Siamo dunque in una fase in cui il prezzo non è ancora definito, anche se, viste le dimensioni della concessione, si parla di svariati milioni di euro. In vendita, dunque anche il Beach Club, il frequentatissimo locale "fashion" della costa apuana? Non è proprio così. La discoteca (con spiaggia annessa) e il ristorante sono gestiti dalla società Montebianco Srl. con il marchio Beach Club in forza di un contratto di affitto di ramo d'azienda concesso dalla Marisco stessa. Montebianco Srl, dunque, potrà continuare la sua attività indipendentemente da come finirà questa trattativa proprio in forza di quel contratto. E non è detto che faccia anche un pensierino all'acquisizione della società Marisco. --C.F.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

in largo taliercio

Bandiera blu: la cerimonia stamani a Marina

CARRARA. Anche per il 2019 la Bandiera Blu è tornata a sventolare sul litorale di **Marina di Carrara**, nella parte compresa tra la spiaggia libera del **Porto/Idrovora** fino alla Fossa Maestra. L'Amministrazione comunale ha promosso un momento di festa per celebrare con tutti i cittadini questo importante riconoscimento: la cerimonia per la Bandiera Blu si terrà stamani, sul Largo Giuseppe Taliercio e si aprirà alle 9 e 30 con i saluti del sindaco Francesco De Pasquale; quindi l'alzabandiera, cui faranno seguito gli interventi e del Comandante della Capitaneria di **Porto di Marina di Carrara** Luciano Giuseppe Aloia. I bambini e le bambine che frequentano i Centri Estivi gestiti da Nausicaa chiuderanno la cerimonia con canti riguardanti tematiche relative all'ambiente e al mare. --

CARRARA

Un assegno circolare da 540mila euro dal conto dell'azienda: in due a processo

Le accuse sono appropriazione indebita e frode. La sanatoria è la Pini Truck, con sede in viale Zaccagnini a Venezia

Roberto Nascimben

Un assegno circolare da 540mila euro, emesso dal conto dell'azienda, è stato scoperto dal fisco di Carrara. I due indagati sono stati denunciati per appropriazione indebita e frode. La sanatoria è la Pini Truck, con sede in viale Zaccagnini a Venezia.

Bandiera blu la cerimonia stamani a Marina

FRANCESCO DE PASQUALE, sindaco di Carrara, ha presenziato alla cerimonia di alzabandiera della Bandiera Blu sul Largo Giuseppe Taliercio. La cerimonia si è svolta stamani, alle 9 e 30, con i saluti del sindaco e del Comandante della Capitaneria di Porto di Marina di Carrara, Luciano Giuseppe Aloia.

Teschi e ossa nel fondo adibito a museo, archeologo a processo

Un archeologo è stato denunciato per appropriazione indebita e frode. Le accuse sono state formulate dopo la scoperta di teschi e ossa in un fondo adibito a museo.



Darsena Europa, la coesione locale e il potenziale acquirente

15 Jul, 2019 di Lucia Nappi **LIVORNO** - ' La Darsena Europa si farà se la comunità degli operatori livornese sarà coesa nel volerla, iniziando dal rispetto delle premesse del Piano Regolatore che la ha generata. Nessun gruppo privato investirà centinaia di milioni di Euro senza questa condizione. Darsena Europa è la condizione essenziale perché il porto di Livorno resti fedele alla sua grande tradizione di porto internazionale. ' Queste le valutazioni di Luca Becce sul profilo Facebook di Corriere **marittimo**. Becce, dal 2013 al 2017 amministratore delegato di Terminal Darsena Toscana, poi in GIP con la responsabilità del progetto Darsena Europa oggi amministratore delegato in Slam sotto le insegne del gruppo Negri. Il commento di Becce è arrivato in merito all' intervista ad Enrico Bonistalli, da noi pubblicata il 12 luglio. In questa il presidente di Asamar interveniva sul provvedimento della Capitaneria di Porto di Livorno con il quale è stato ridotto l' obbligo del secondo pilota nel porto. Ordinanza che ha ridefinito ulteriormente l' offerta dei servizi tecnico nautici per acquisire maggiore competitività sul mercato, in attesa che si compia la Maxi Darsena e Piattaforma Europa - 'Non si può fare altro ' , sottolineava Bonistalli in merito. Tornando al commento di Becce non si può che convenire con questa analisi, tuttavia aggiungendo una notizia. Secondo persone bene informate sui fatti e vicine al dossier, sembrerebbe che Livorno si troverebbe da diversi mesi sotto la lente d' ingrandimento di un potenziale investitore estero, che ha studiato con attenzione il progetto della Darsena Europa e le evoluzioni infrastrutturali della sua Piattaforma. Allo stato dei fatti sembrerebbe quindi che il potenziale acquirente abbia evidenziato un elemento di fragilità che potrebbe far distogliere la sua attenzione dal progetto della Darsena livornese . Un elemento che non si esaurirebbe nel progetto stesso, ma che coinvolge il nostro Paese. Le perplessità , se così si possono chiamare, sono arrivate sulla difficoltà di individuare "un interlocutore stabile" con cui "trattare". O meglio, la difficoltà proverrebbe dal rifiuto di trattare con soggetti politici: ' In Italia i politici stanno qualche anno, poi passano, a chi ci riferiremo noi quando il politico di turno non ci sarà più ' in definitiva sembra che l' interlocutore abbia detto questo. Come giustamente evidenziato da Luca Becce trattandosi di un progetto che presuppone l' investimento di centinaia di milioni, l' impegno temporale assunto, da colui che se ne volesse far carico, andrebbe sicuramente al di là della durata di un qualsiasi continuità politica di governo, di ministro e di ruoli espressione di volontà e scelte politiche predominanti. Sicuramente le vicende di cronaca, che vedono l' ente portuale di Livorno impantanato da diversi mesi nella complessa vicenda legale e burocratica della concessione delle banchine, non aiutano. Ma trattandosi di fase transitoria, prima o poi la vicenda dovrà trovare un happy end. Per il resto parlando dell' acquirente: se questo sia un privato, un fondo internazionale, un attore primario dello shipping o uno Stato sovrano, non è dato saperlo, ancora top secret . Sebbene riflettendo sulle mosse nella scacchiera portuale globale, magari due o tre idee ce le possiamo fare . Poi se guardiamo il compimento dell' ampio progetto di espansione economica Eurasiatica , forse l' idea prende una sola direzione , ma queste, al momento, sono solo riflessioni da cronista.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

portoferraioportoferraio

L' Authority difende l' adeguamento del porto

PORTOFERRAIO. «L' adeguamento tecnico funzionale presentato dall' Autorità di sistema portuale per il **porto** di Portoferraio non snatura il contesto del paesaggio». È quanto sostiene l' Autorità portuale replicando alle critiche di Legambiente e dell' associazione Responsabilità in Comune sul progetto che prevede l' allungamento del molo dell' Alto Fondale. «L' intervento nasce dall' esigenza di potenziare la capacità operativa dei piazzali al fine di migliorare le operazioni di imbarco/sbarco dei traghetti, eliminando possibili interferenze con il traffico cittadino». L' Autorità portuale fa sapere come alla data odierna i traffici di veicoli in imbarco/sbarco nel **porto** «si sono attestati globalmente sulla cifra di circa 840.000 unità in transito - spiegano dall' Autorità portuale - ma la difficoltà e la pericolosità degli sbarchi si è intensificata in virtù del fatto che i traghetti di oggi sono sempre più grandi e quindi necessitano di imbarcare/sbarcare ad ogni attracco un maggior numero di passeggeri e di mezzi nello stesso tempo». L' ente sottolinea come l' adeguamento preveda opere a raso per ampliare i piazzali di imbarco e il prolungamento delle banchine esistenti: «Si può affermare - spiega l' Authority - che non si generano modifiche sostanziali al contesto paesaggistico in cui si inseriscono e determinano benefici sia in termini di sicurezza delle operazioni, ma anche di emissioni in atmosfera ed acustiche, come rappresentato nella relazione ambientale di accompagnamento all' Atf». Per l' Autorità portuale l' assetto planimetrico proposto è analogo a quello presentato nel 2005, «ma differisce nella sostanza del carattere funzionale che si attribuisce agli interventi (nel 2005 la proposta prevedeva una modifica di destinazione d' uso della banchina), e come indicato dal CSLLPP nelle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale", le modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici con conseguente ricalibrazione del contorno portuale consentono l' utilizzo di uno strumento relativamente snello nel suo percorso procedurale quale appunto l' adeguamento tecnico funzionale, che può dare risposta in tempi più rapidi all' esigenza di migliorare gli spazi operativi nel **porto**. --

ELBA Settimanale di Portoferraio - Capoliveri - Portofino - Portofino - Portofino

LA FOTOGRAFIA
Gestione associata del turismo, è scontro Portoferraio-Capoliveri
Dalla «Carta» sul vertice chiuso tra le polemiche «accettabile la gestione di Barbieri»

LA FOTOGRAFIA
L' Authority difende l' adeguamento del porto

LA FOTOGRAFIA
Dolore a Portoferraio, è morta l' Annina Lami

LA FOTOGRAFIA
Fle, allagamenti e disagi per colpa dei temporali

LA FOTOGRAFIA
Il presidente ha lasciato le dimissioni di Capoliveri

«Il futuro di Piombino? E' nel porto»

Con Pim e la Costa Concordia inizia la seconda vita della città. Garré: «Sarà il polo nazionale delle demolizioni navali»

SILVIA OGNIENBENE

Il **porto** di **Piombino** riparte dalla Concordia. Con Pim, **Piombino** industrie marittime, società fondata nel 2016 dalla genovese San Giorgio del **Porto** e dalla livornese Fratelli Neri, che punta a conquistare il mercato europeo dello ship recycling proprio partendo dall' esperienza maturata con lo smantellamento del relitto più famoso del mondo. Per ottenere le autorizzazioni ci sono voluti tre anni, ma lunedì scorso sono finalmente partiti i cantieri per la realizzazione di quello che diventerà il primo e unico polo italiano per le demolizioni navali rispettoso delle normative europee per la tutela dell' ambiente e della sicurezza dei lavoratori. Sono passati tre anni da quando la Costa Concordia lasciò il Giglio e venne portata a Genova per la demolizione (della quale si è occupata proprio la San Giorgio insieme a Saipem), perché all' epoca **Piombino** non aveva le caratteristiche necessarie per poterla accogliere e nonostante il presidente della Regione Enrico Rossi che provò in tutti i modi a far smaltire il relitto in Toscana. La sconfitta di allora è però servita almeno a fiutare le potenzialità di un mercato promettente e ad avviare lavori di adeguamento del **porto** così da renderlo capace di ospitare le navi sia militari che civili per le operazioni di demolizione e recupero, quello che in gergo si chiama ship recycling . Pim ci ha investito 14 milioni di euro. Attualmente, per la fase di completamento del cantiere che durerà per tutta l' estate, ci lavora una cinquantina di persone. Un numero destinato almeno a raddoppiare da settembre, quando prenderanno il via le attività proprio con il trattamento degli ultimi 12 cassoni della Concordia che saranno in parte demoliti e in parte reimpiegati per la costruzione di una banchina galleggiante. E poi? «Abbiamo già nuove commesse - spiega l' Ad di San Giorgio del **Porto** Ferdinando Garré - Non solo per le demolizioni ma anche per le costruzioni navali, perché a **Piombino** saremo in grado di fare anche questo: realizzeremo per un cliente straniero un manufatto in acciaio per l' uso marittimo da 1.500 tonnellate». Di cosa si tratti esattamente e quale sia il nome del committente Garré non lo dice, ma spiega che **Piombino** sarà il polo specializzato nelle demolizioni diventando così l' unico **porto** italiano che risponde ai requisiti della normativa comunitaria. Sperando che serva a qualcosa, visto che proprio le norme comunitarie volute per imporre un sistema di demolizione navale rispettoso dell' ambiente e dei lavoratori, sono state annacquate per consentire una via di fuga a basso prezzo agli armatori. «Dal primo gennaio scorso è pienamente efficace il regolamento europeo 1257 del 2013, in base al quale tutte le navi battenti bandiera europea vanno demolite e recuperate nei 30 cantieri autorizzati dalla Commissione - spiega l' Ad di Pim, Valerio Mulas - L' autorizzazione viene data soltanto a chi rispetta requisiti molto stringenti in materia di sicurezza e tutela ambientale e in base a questi criteri verrà realizzato il nostro sito di **Piombino**. Purtroppo, però, la lista iniziale è stata allargata dalla Commissione europea anche a due cantieri turchi. Ufficialmente i siti turchi sono stati inseriti e autorizzati perché si è ritenuto che quelli europei non avessero capacità produttiva sufficiente. La verità è che le istituzioni hanno ceduto alle fortissime pressioni degli armatori che non vogliono spendere per demolire le loro navi». «È una questione economica, perché demolire le navi in altre parti del mondo, dove le regole sono più blande, costa meno. È per questo che nella lista dei cantieri autorizzati dalla Commissione europea sono stati inseriti i due cantieri turchi della baia di Aliaga - dice Garré - credo che ci dovremmo fare un po' di domande... A Genova - prosegue l' Ad di San Giorgio del **Porto** - stiamo demolendo una nave per conto della Marina francese che ha capito che deve pagare per le demolizioni,



ha indetto una gara e l' abbiamo vinta. Stiamo partecipando a gare per demolizioni di navi europee e italiane appartenenti a soggetti privati che hanno una particolare sensibilità e stringenti policy di rispetto ambientale. Ma ci affidiamo appunto a questo, alla sensibilità di soggetti privati virtuosi che vogliono le migliori prassi e scelgono noi, perché la norma che dovrebbe imporre l' obbligo è scavalcabile». Spiega Mulas: «Nel recepire il regolamento europeo con il decreto del 12 ottobre 2017, i ministeri dell' Ambiente e dei Trasporti hanno eliminato le sanzioni previste per gli armatori che vanno a demolire nei cantieri non autorizzati fuori dall' Europa. Adesso il Governo dovrebbe emettere un decreto integrativo che introduce le sanzioni: ci auguriamo che lo faccia e che siano sanzioni vere». Per avere una misura, gli armatori che smaltiscono i relitti nei cantieri del sud est asiatico incassano circa 450 dollari per ogni tonnellata di peso nave; in Turchia circa la metà di questa cifra; in Italia lo smaltimento può essere a costo zero se il relitto è «pulito», ma se contiene grosse quantità di contaminanti (come amianto o idrocarburi) viene a costare fino a 500 euro a tonnellata. Gli armatori pagano invece che guadagnarci. Oltre al decreto per punire chi sceglie di risparmiare sulla pelle dell' ambiente e dei lavoratori, Pim attende anche che si sbrogli la matassa del ministero della Difesa che con una modifica al codice militare sta cercando una soluzione per consentire ai privati di demolire le sue navi. Intanto a **Piombino** proseguono i lavori per la raccolta e il trattamento delle acque e per la costruzione di un capannone di 120 metri per 28 dove saranno chiusi i relitti da demolire, visto che qui le navi non devono venire in contatto né con la terra, né con l' aria, né con l' acqua del mare. Gli ostacoli non mancano, ma neppure le buone prospettive: «La demolizione della Concordia è stata il primo vero esempio di economia circolare in Italia - dice Mulas - Nonostante fosse in pessime condizioni, è stato riciclato l' 85% del materiale recuperato. Su imbarcazioni in buone condizioni si arriva a recuperare il 95%. A **Piombino** lavoreremo usando la straordinaria esperienza che abbiamo maturato con la Concordia e con la stessa spinta emotiva che quella vicenda ci ha dato». Pim ha già incontrato le imprese del territorio di **Piombino**, una volta impegnate nell' indotto delle acciaierie Lucchini il cui rilancio ancora stenta a decollare, per far presente che c' è una nuova opportunità di business e crescita: «Speriamo che le imprese sappiano reinventarsi per cogliere questa opportunità - conclude Mulas - Intanto a settembre partiranno nelle scuole superiori di **Piombino** i corsi di formazione specifica per gli studenti tra i quali vorremmo attingere per le nostre esigenze di sviluppo».

Sindaco e comitato porto: «Ortona resti sotto l' Authority di Ancona»

SVILUPPO ORTONA Il comitato porto, gli operatori portuali e l'amministrazione comunale uniti per ribadire la necessità che il porto di Ortona rimanga sotto l'Autorità di sistema portuale di Ancona. «Il porto - spiega il sindaco Leo Castiglione - non può essere ostaggio di manovre politiche a livello regionale e nazionale che, nei dubbi dell'incertezza, provocano solo danni allo sviluppo del nostro scalo che diventerebbe così l'agnello sacrificale per strategie più grandi di noi a discapito dei veri interessi dello scalo». Il primo cittadino risponde così alle discussioni alimentate in queste ultime settimane da Confindustria, rappresentanti sindacali, politici regionali e dell'entroterra e esperti di portualità, sulla opportunità che il porto sia inserito nell'Autorità di sistema portuale di Civitavecchia anziché rimanere in quella di Ancona come stabilito dal decreto legislativo del 4 agosto 2016. L'amministrazione comunale insieme al presidente del Comitato porto, Davide Tucci, ha ribadito ieri in conferenza stampa la posizione ufficiale di Ortona all'interno dell'Autorità di sistema portuale del medio Adriatico. «Non comprendiamo su quali basi e dati concreti - continua il sindaco - sia contestata la posizione di Ortona sotto l'Adsp di Ancona. Il nostro obiettivo deve essere insieme al presidente dell'Adsp di Ancona, Rodolfo Giampieri, di concretizzare al più presto gli investimenti previsti su Ortona e avviare il dragaggio che aumenterà il pescaggio dello scalo marittimo per l'ingresso di navi più grandi». Castiglione ha anche sottolineato che «il passaggio con Civitavecchia contrasta anche con le direttive europee che vanno nella direzione di una riduzione del traffico merci su gomma in virtù di una maggiore attenzione ai problemi della salute e dell'ambiente, poiché ad oggi il collegamento con Civitavecchia si può attuare solo attraverso le due arterie autostradali abruzzesi». Le ragioni a favore dell'appartenenza alla Adsp di Ancona sono state illustrate anche da Davide Tucci: «A noi operatori fa paura l'incertezza dei tempi di una complessa pratica ministeriale di trasferimento di cui non vi è traccia ufficiale e che avrebbe come conseguenza il blocco degli investimenti già programmati e della pianificazione della manutenzione ordinaria da effettuare sulle infrastrutture portuali. C'è poi l'incognita dell'istituzione della Zes che vede il porto di Ortona fondamentale per il territorio abruzzese». Il presidente ha poi ricordato le attività svolte dall'Autorità di Ancona: dal ripristino dello scalo di alaggio, all'illuminazione portuale al ripristino della pavimentazione, alla realizzazione di servizi igienici, di parabordi d'ormeggio, il rifiorimento della scogliera di protezione del molo nord, nonché l'affidamento per circa 2 milioni di euro per la redazione del nuovo piano regolatore di sistema portuale, finora avviato solo da Ancona. Daniela Cesari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L'importanza del porto di Ortona all' interno dell' AdSP di Ancona

FRANCESCO RAPINO

Ortona. "Il **porto** di Ortona non può essere ostaggio di manovre politiche a livello regionale e nazionale che nei dubbi dell' incertezza provocano solo danni allo sviluppo del **porto** commerciale d' Abruzzo che diventerebbe così l' agnello sacrificale per strategie più grandi di noi a discapito dei veri interessi dello scalo ortonese. Per questo oggi insieme al presidente del Comitato **Porto** di Ortona e agli operatori abbiamo sentito il bisogno di organizzare una conferenza stampa per ribadire la posizione ufficiale di Ortona e del suo **Porto** all' interno dell' Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico". Risponde così il sindaco di Ortona Leo Castiglione, alle voci e discussioni alimentate in queste settimane da confindustria, rappresentanti sindacali, politici regionali e dell' entroterra e 'sedicenti' esperti di portualità, sulla opportunità che il **porto** di Ortona sia inserito nell' Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia anziché rimanere in quella di **Ancona** come stabilito dal decreto legislativo del 4 agosto 2016 n.169. La riforma del 2016 condotta a conclusione dal ministro Graziano Del Rio riorganizzava e semplificava le autorità di sistema portuale che da ventitré sono passate a quindici. Tra queste l' AdSP con sede a **Ancona** che raggruppa i porti del medio Adriatico compresi quelli abruzzesi di Pescara e Ortona. "Una soluzione che ora viene contestata ma non si comprende su quali basi e dati concreti - continua il sindaco Leo Castiglione - il nostro obiettivo deve essere insieme al presidente dell' AdSP di **Ancona** Rodolfo Giampieri di rendere operativi al più presto gli investimenti previsti dall' autorità di **Ancona** su Ortona e avviare il dragaggio che aumenterà il pescaggio dello scalo marittimo per l' ingresso di navi più grandi e non come qualcuno ha affermato intervenire su uno scalo insabbiato. La mia amministrazione sta lavorando al fianco del comitato **porto** per attivare tutti i mezzi necessari a sviluppare l' operatività dello scalo ortonese mentre chi mi ha preceduto aveva relegato il compito del comitato composto anche dagli operatori portuali di Ortona a organo di facciata e si era circondato di sedicenti consulenti e esperti che continuano a perorare il passaggio con Civitavecchia. Una soluzione che contrasta anche con le direttive europee che vanno nella direzione di una riduzione del traffico merci su gomma in virtù di una maggiore attenzione ai problemi della salute e dell' ambiente, poiché ad oggi il collegamento con Civitavecchia si può attuare solo attraverso le due arterie autostradali abruzzesi". Le ragioni che sostanziano l' appartenenza alla AdSP di **Ancona** sono state illustrate dal presidente del comitato **porto** Davide Tucci e si riassumono nell' incertezza dei tempi di una complessa pratica ministeriale di trasferimento, di cui come hanno anche rivelato gli operatori non vi è traccia ufficiale e che avrebbe come conseguenza il blocco degli investimenti già programmati e della pianificazione della manutenzione ordinaria da effettuare sulle infrastrutture portuali. Per poi continuare nel confronto tra i bilanci pubblici delle due autorità portuali che vede **Ancona** con bilanci positivi che dimostrano una gestione sana e attenta, nel legame storico che lega i porti di Ortona e **Ancona** e infine l' incognita sull' istituzione della ZES che vede il **porto** di Ortona fondamentale per il territorio abruzzese che dunque con il passaggio a Civitavecchia perderebbe un elemento costitutivo". Il presidente ha poi ricordato le attività svolte dall' AdSP di **Ancona** sul **porto** di Ortona che vanno dalla pulizia e ripristino dello scalo di alaggio, all' illuminazione portuale, al ripristino della pavimentazione, alla manutenzione del verde pubblico, alla realizzazione di una nuova pavimentazione al molo Madracchio, ai lavori di consolidamento della statua di san Tommaso, alla realizzazione di servizi igienici, di parabordi d' ormeggio, il rifiorimento della scogliera di protezione del molo nord, nonché l' affidamento per circa 2milioni di euro per la redazione del nuovo



City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Piano Regolatore di Sistema Portuale, finora avviato solo da **Ancona**. Impegni che testimoniano l'interesse per un **porto** vivo che da lavoro a 1500 addetti e che presenta grosse potenzialità di sviluppo come dimostrano i dati della movimentazione delle merci elaborate dalla Capitaneria di **Porto** di Ortona. "Nel confronto dal 2015 al 2018 - continua Davide Tucci - tutti gli indici sono in crescita a partire dalla presenza delle navi che da 581 passano a 628. Si registra un piccolo calo sulle merce liquida (gasolio e benzina) mentre aumentano le quantità di merce secca, i furgoni movimentati che da 615 passano a 7.788 e anche il movimento passeggeri che da zero passa a 1332. Un totale di merce movimentata che negli ultimi tre anni passa da 836mila tonnellate a 977mila. Questo per ricordare che i dati non possono essere adoperati a proprio piacimento ma vanno contestualizzati anche in riferimento alla crisi che negli ultimi anni ha subito il mercato economico internazionale". Infine un accenno al corridoio transnazionale che da Barcellona dovrebbe legare Civitavecchia e quindi Ortona e Ploce. "Se l'obiettivo del passaggio a Civitavecchia è quello di istituire questo corridoio di traffico - commenta il presidente Tucci - allora basta intensificare gli accordi commerciali tra le due autorità portuali che già disegnano questi canali di transito delle merci tra nave e gomma senza alimentare ulteriori dibattiti e studi".

Porto di Ancona: incontro annuale Confartigianato

Giulia Sarti

ANCONA È stato programmato per domani, da Confartigianato Trasporti, insieme al comitato territoriale Confartigianato di Ancona ed agli operatori della nautica l'incontro annuale sullo sviluppo del porto di Ancona. Riuniti nella sala riunioni dell'Ats Trasporti, saranno presenti il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centrale Rodolfo Giampieri, il vice sindaco della città Pierpaolo Sediari, gli assessori al Porto Ida Simonella, ai Lavori Pubblici Paolo Manarini, alla Viabilità Stefano Foresi ed il segretario generale Confartigianato An-Pu Marco Pierpaoli. L'incontro verterà su diversi argomenti tra cui le nuove aree di sosta dedicate ai veicoli pesanti ubicate all'interno della Zipa, il progetto di riprofilatura della costa a Nord con la realizzazione dell'uscita a nord dal porto e il raddoppio della SS 16 nella tratta Falconara-Torrette, dove concretizzare il famoso ultimo miglio che collega il porto alla grande viabilità a nord. Verrà fatto il punto anche sullo stato di acquisizione da parte dell'Autorità portuale dell'ex Bunge, dell'area ex silos e la loro destinazione d'uso, come anche il cronoprogramma dei lavori di completamento del piazzale dell'ex incompiuta utile per i lavoratori del porto (circa 10.000 metri quadri) in fase di conclusione come la realizzazione della nuova banchina lineare Marche e della retrostante darsena. Il completamento dei lavori portuali è fondamentale per lo sviluppo del sistema porto, che vede una crescita esponenziale della cantieristica del lusso, delle navi da crociere e dei traffici passeggeri, ma registra una diminuzione nel triennio sia del settore container (-14,4%) che delle merci movimentate (-6%). Un elemento negativo per la competitività del porto è quello degli spazi a disposizione degli operatori portuali e della carente viabilità. Su questi argomenti si concentrerà l'attenzione dei dirigenti ed associati Confartigianato che rivendicano dalle istituzioni un forte e concreto impegno, affinché i grandi lavori procedano speditamente. L'incontro di Confartigianato permetterà di definire le strategie sindacali da mettere in campo per ottenere risposte concrete ad ogni livello.



Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO ANCONA, DAL BUSINESS DEI TRAGHETTI ALLA LOGISTICA: E ADESSO IL RICOVERO DEI GRANDI YACHT.

Il gruppo Amatori punta sulla nautica di lusso

ANCONA SI MUOVE su vari fronti il gruppo Amatori di **Ancona** perché è impegnato su diverse forme di business, tutte legate da un comune denominatore: il **porto**. Perché negli interessi di questa società che opera nell'ambito marittimo dal 1945, ci sono i traghetti per l'altra sponda dell'Adriatico per il trasporto passeggeri, quindi la logistica per il trasporto merci. Ora si punta anche sulla nautica di lusso nell'ambito soprattutto dell'invernaggio per i grandi yacht. «Operazione che finirebbe per rappresentare un volano molto significativo per il rilancio dell'intera cantieristica all'interno dello scalo Dorico - dice Guido Giambuzzi, l'amministratore delegato del gruppo Amatori -. Occorre quindi trovare una sinergia per poter sfruttare le potenzialità». E si pensa, in questo ambito, alla riorganizzazione delle banchine del **porto** legate al trasporto delle merci «in attesa della disponibilità della banchina 27, lunga 600 metri, che sarebbe opportuno poter utilizzare lo spazio ricavato dall'abbattimento dei silos dove collocare container e rinfuse, un settore su cui stiamo puntando molto e che potrebbe rappresentare, anch'esso, un momento di crescita per l'intero **porto** e l'intera regione», continua Giambuzzi. Si guarda al futuro, e al grande momento di sviluppo che sta attraversando lo scalo anconetano e per questa ragione pochi mesi fa questa società ha fatto forti investimenti anche nell'ambito dell'intermodalità insieme alla Dp Logistica, dalla cui partnership è nata la società Dpa Logistica che ha siglato un accordo di sei anni più sei con l'interporto regionale di Jesi con un investimento di 4,5 milioni di euro. Sopra i quali occorre aggiungere un altro milione per l'acquisto dei macchinari. L'OPERAZIONE vede all'azienda dorica affidata la gestione del piazzale intermodale e tutti i servizi connessi. Tradotto: manovre ferroviarie e dei container, lo stoccaggio delle merci e il raccordo tra treni e camion. «Grazie alla combinazione mare-rotaia le Marche potrebbe diventare un asset sempre più centrale nel quadro dei collegamenti con il Nord Europa», conclude Giambuzzi. Una operazione che si sta allargando a vari settori, ma che parte soprattutto all'interno dei collegamenti tra il **porto** di **Ancona**, altri porti nazionali e quelli dell'altra sponda dell'Adriatico con i traghetti diretti a Bar in Montenegro, a Zara, Spalato ed anche a Dubrovnik. Una attività che va avanti da circa venti anni.

LE NOSTRE INIZIATIVE

«Tecnologia per il caffè»
L'attività della Sia Impianti: «Clienti in tutto il mondo»

LA ZAMBONA IN CORSE 1988
Arriva il nuovo modello di Zambona...

13
L'azienda...

2,4
Migliaia di euro...

30-40
Per cento...

PORTO ANCONA, DAL BUSINESS DEI TRAGHETTI ALLA LOGISTICA: E ADESSO IL RICOVERO DEI GRANDI YACHT
Il gruppo Amatori punta sulla nautica di lusso

AMMINISTRATORE DELEGATO
Guido Giambuzzi

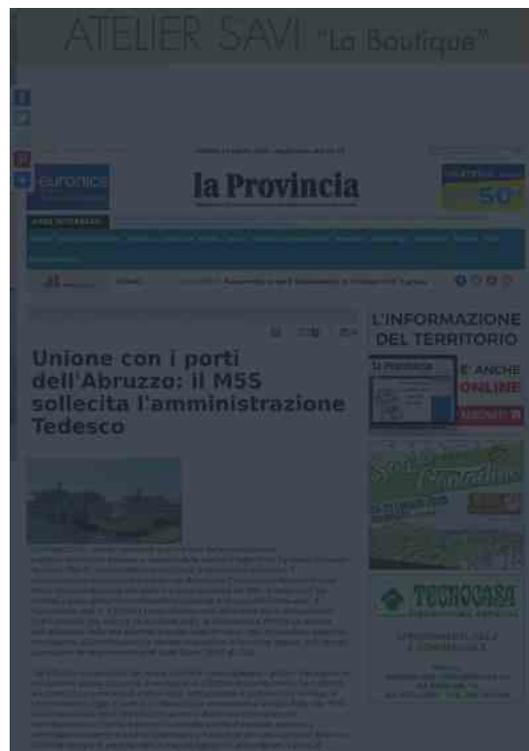


La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Unione con i porti dell' Abruzzo: il M5S sollecita l' amministrazione Tedesco

CIVITAVECCHIA - Scade mercoledì la prima fase della consultazione pubblica dell' Unione Europea a supporto della revisione della Trans European Transport Network (TEN-T), con l' obiettivo di realizzare, in accordo con l' Abruzzo, il riconoscimento di un corridoio trasversale Barcellona-Civitavecchia-Pescara-Ortona-Ploce. Una consultazione alla quale il gruppo consiliare del M5S, tramite mail, ha invitato a partecipare l' amministrazione comunale e le categorie interessate. Il regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell' Unione per lo sviluppo della TEN-T prevede che, entro il 31 dicembre 2023, la Commissione effettui un riesame dell' attuazione della rete centrale. Considerando le nuove sfide economiche, politiche, tecnologiche, la Commissione ha avviato un processo di revisione globale, anticipando la revisione del Regolamento sulle Linee Guida TEN-T al 2021. "Le difficoltà occupazionali del nostro territorio- hanno spiegato i grillini - impongono di non perdere questa occasione di realizzare un corridoio di scambi merci che rivitalizzi le infrastrutture commerciali **portuali** oggi sottoutilizzate e porti lavoro e sviluppo al nostro territorio. Oggi il porto di Civitavecchia è erroneamente escluso dalla rete TENT-T ed è necessario che il sindaco porti avanti le procedure già avviate con l' amministrazione Cozzolino perché si concluda questo importante percorso e contemporaneamente si avvii un processo di creazione di un nuovo corridoio della rete Core che colleghi la penisola iberica a quella balcanica, passando per il porto di Civitavecchia e per lo scalo abruzzese di Ortona. La creazione di questo corridoio - hanno aggiunto - permetterebbe l' attrazione di importanti investimenti europei per la promozione infrastrutturale della nostra città e per l' avvio di una nuova "stagione portuale" che veda il rilancio della parte commerciale del porto. Pertanto ci auguriamo che il sindaco Tedesco porti avanti un progetto che è in grado di portare sviluppo e lavoro al nostro territorio". (15 Lug 2019 - Ore 17:17)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pas: l' Authority ricorre ad un nuovo bando pubblico

CIVITAVECCHIA - Ancora un bando per individuare il nuovo amministratore unico della Pas, la Port Authority Security, società partecipata al 100% dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale. Scadono infatti alle 12 di lunedì prossimo, 22 luglio, i termini per presentare i curricula e partecipare alla manifestazione di interesse indetta da Molo Vespucci. Si tratta di andare a scegliere chi potrà occupare il posto lasciato vacante da Manuela Marsili, che lo ha ricoperto per soli cinque mesi. Un posto lasciato vuoto più volte nell' ultimo anno, a seguito della sostituzione di Umberto Saccone, le dimissioni inaspettate di Andrea Rigoni, la nomina a tempo del direttore tecnico Vincenzo Conte e infine le dimissioni arrivate ad inizio mese di Manuela Marsili, vincitrice di concorso all' Inps. L' Adsp ha deciso quindi di bandire un nuovo avviso invece, ad esempio, che andare a scorrere la graduatoria relativa all' ultimo bando andando comunque ad allungare i tempi rispetto ad una scelta diretta. (15 Lug 2019 - Ore 18:36)



Formati al porto: progetto a Civitavecchia

Firmato accordo tra Gruppo ormeggiatori e barcaioli di Civitavecchia e l'Escola europea

Giulia Sarti

CIVITAVECCHIA Formati al porto, è il nome del nuovo progetto che vede coinvolti il Gruppo ormeggiatori e barcaioli di Civitavecchia e l'Escola europea- intermodal transport. Il direttore degli Ormeggiatori, Angelo Bonomo, insieme al direttore dell' Escola Europea, Eduard Rodès, hanno firmato un accordo di collaborazione triennale, garantendo così la disponibilità ad effettuare visite marittime guidate all'interno dell'area portuale di Civitavecchia. Fortemente sostenuto dall'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale Formati al porto vuole facilitare agli studenti di oggi, i futuri professionisti, la conoscenza delle professioni del settore logistico e nello specifico l'attività marittima e il trasporto intermodale. Per gli enti firmatari è necessario offrire servizi competitivi e, soprattutto, investire sul fattore umano: una comunità logistica ben preparata, capace di affrontare le sfide future e di collocare strategicamente Civitavecchia in prima linea dell'attività logistica del Mediterraneo. L'obiettivo principale dell'iniziativa è quello di far entrare in contatto con la comunità e le attività portuali e far apprendere direttamente dalle fonti le caratteristiche delle professioni legate alle imprese portuali. Il Gruppo Ormeggiatori opera da sempre alla salvaguardia della sicurezza della navigazione, delle strutture portuali, dell'ambiente e delle vite umane, assicurando il regolare svolgimento dei traffici. Grazie all'accordo di collaborazione siglato, si impegna attivamente a garantire il regolare svolgimento delle visite marittime guidate all'interno dell'area portuale di Civitavecchia. La Escola Europea ha già acquisito una certa esperienza con questo tipo di programmi. Il progetto Formati al porto è stato lanciato nel 2014 a Barcellona. L'iniziativa è stata un successo e dopo il primo triennio gli accordi con sponsor e partner sono stati rinnovati all'inizio del 2018 per altri tre anni con centri più educativi disposti a partecipare. La formazione è impartita da esperti e professionisti del settore italiano e spagnolo, assicurando ai partecipanti un contenuto educativo di alta qualità. Il team sarà composto da rappresentanti delle compagnie e delle istituzioni direttamente coinvolte nella gestione del trasporto marittimo a corto raggio in Italia. Il corso, oltre a poter contare sull'appoggio del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha il sostegno di importanti associazioni del settore, tra cui: **Assoporti**, Confitarma, Assarmatori. L'offerta completa con tutti i corsi offerti dalla Escola Europea-Intermodal Transport con i relativi programmi è consultabile qui: <https://escolaeuropea.eu/training/>.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADICINI SRL
Piazza del Legname, 21 - 00137 - Roma (RM)
www.escolaeuropea.eu

Messaggero Marittimo.it Login

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOTRASPORTO

Formati al porto: progetto a Civitavecchia

Firmato accordo tra Gruppo ormeggiatori e barcaioli di Civitavecchia e l'Escola europea

15 luglio 2018, 11:00
di Giulia Sarti

CIVITAVECCHIA - "Formati al porto", è il nome del nuovo progetto che vede coinvolti il Gruppo ormeggiatori e barcaioli di Civitavecchia e l'Escola europea- intermodal transport. Il direttore degli Ormeggiatori, Angelo Bonomo, insieme al direttore dell' Escola Europea, Eduard Rodès, hanno firmato un accordo di collaborazione triennale, garantendo così la disponibilità ad effettuare visite marittime guidate all'interno dell'area portuale di Civitavecchia. Fortemente sostenuto dall'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale "Formati al porto" vuole facilitare agli

ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI: MINISTERO INFRASTRUTTURE TRASPORTI
GRUPPO ORMEGGIATORI BARCAIOLI CIVITAVECCHIA
ESCOLA EUROPEA INTERMODAL TRANSPORT

Logistica, Cangiano nuovo Presidente Ise Servizi. Il manager è anche vice presidente di Interporto Sud Europa

(FERPRESS) - Marcianise, 15 LUG - Giancarlo Cangiano è il nuovo presidente di Ise Servizi, la società dell' Interporto Sud Europa che gestisce il terminal intermodale di circa 200mila mq, collegato direttamente allo scalo merci di Marcianise/Maddaloni - tra i più grandi in Italia - attraverso un proprio impianto di presa e consegna. "La posizione geografica privilegiata del terminal e di tutta l' area interportuale, rispetto ai **porti** di Napoli e Salerno, alla rete ferroviaria e a quella autostradale, rende l' hub intermodale il vero crocevia della logistica tra il Mediterraneo, l' Oriente e l' Europa - dice il manager che ricopre anche la carica di vice president dell' Interporto - Obiettivo del masterplan che presenteremo dopo l' estate è la sinergia tra le piattaforme di Maddaloni-Marcianise e Nola per presentarci sul mercato internazionale come un' unica infrastruttura che consenta alla Campania di diventare il fulcro degli scambi commerciali ma anche di contribuire a ridurre, con il trasporto su ferro, l' impatto ambientale del trasporto su gomma". Il terminal dispone di 11 binari lavorabili, di un' area doganale di temporanea custodia servita da un binario di 450 m e di un' area doganale di circa 1.000 mq di magazzino doganale di tipo "C", mentre l' impianto di presa e consegna, che dispone attualmente di tre binari di manovra, è oggetto di lavori di ampliamento. I servizi offerti, sia agli utenti dell' Interporto che ai clienti esterni, sono svolti con personale e mezzi propri e sono coordinati da Antonio Zuccaro. Tra questi spiccano: manovre ferroviarie IN/OUT e distribuzione carri nei magazzini raccordati dell' Interporto; carico/scarico di carri ferroviari; movimentazione UTI; stuffing/unstuffing UTI; riparazione UTI; gestione diretta delle aree doganali con collegamento telematico con l' Ufficio Dogane di Caserta.



UTI; gestione diretta delle aree doganali con collegamento telematico con l' Ufficio Dogane di Caserta.

Napoli Village

Napoli

Nautica, vietato dalla Sovrintendenza di Napoli il salone a mare

NAPOLI - 'Abbiamo atteso otto mesi per una conferma, modificato per ben tre volte il progetto, secondo le direttive ricevute dalla Soprintendenza ed ora siamo delusi e frustrati per il diniego del soprintendente Garella. Il sindaco Luigi de Magistris è stato entusiasta del progetto, condiviso subito anche dall' **Autorità Portuale**, tanto da rendere il Comune parte attiva dell' intera pianificazione. Questo è uno schiaffo all' Amministrazione cittadina, ma anche a tutti i napoletani che devono vivere il mare come una linea di confine e non come un valore aggiunto'. L' intervento di Gennaro Amato, presidente dell' Associazione Nautica Regionale Campana, lascia poco spazio ad analisi. La Soprintendenza, dopo quattro riunioni tra dicembre e giugno, e altrettante richieste di modifica dei progetti iniziali, ha espresso parere negativo per la realizzazione di una esposizione nautica in mare sul Lungomare di Napoli alla Rotonda Diaz, prendendo di fatto in giro cittadini e imprenditori che avevano anche ricevuto l' adesione favorevole della Regione Campania, dell' Unione Industriali e della Confcommercio. 'Napoli è sempre più una città morta che la Soprintendenza all' Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Napoli intende ingessare. La città oltre a perdere un' opportunità che produce indotto economico e turismo nautico, rinuncia a posti di lavoro in un settore che ha numeri importanti. In Campania ci sono oltre 4.000 aziende della filiera nautica, con 40mila famiglie che vi lavorano, ed un fatturato di oltre 9 miliardi di euro a fronte di un parco imbarcazioni di 180mila unità'. Eppure il sindaco de Magistris, che aveva ricevuto una lettera il 15 dicembre dello scorso anno e protocollata il 20 dicembre, aveva sposato la causa anche perché coincidente con la politica di palazzo S. Giacomo per lo sviluppo della blu economy legata al mare. La delegata al mare, Daniela Villani, insediò a gennaio la Conferenza dei Servizi alla quale non intervenne alcun incaricato della Soprintendenza. Per ben tre volte all' ente di palazzo Reale è stato poi protocollato il prospetto che ogni volta subiva richieste di modifiche, sempre apportate dagli organizzatori, in attesa di parere positivo. Oggi invece, contro il parere favorevole di tutti gli Enti di territorio, arriva lo stop dall' Organismo al Paesaggio di Napoli. 'Da oggi il Lungomare liberato, come lo ha definito il sindaco de Magistris, diventa il Lungomare Ingessato - dichiara Gennaro Amato -. Per fare qualche esempio Napoli, con il mare, perde la nautica così come Torino, sede della Fiat, ha perso il salone dell' auto oppure come se Cortina, sede delle Olimpiadi di sci del 2026, vietasse l' uso delle piste come noi quello del mare per le barche. Da imprenditori ne prendiamo atto, proporremo ad altre città italiane di ospitare il salone nautico, ma da cittadini siamo basiti soprattutto considerando la temporaneità della manifestazione in un luogo, la Rotonda Diaz, dove per ben due volte hanno ormeggiato i giganti della Coppa America per oltre un mese. Il soprintendente Garella andrà in pensione a settembre e forse non ha voluto lasciare un dono positivo ai napoletani, ma l' ennesimo irrigidimento da ente obsoleto che ragiona ancora secondo leggi borboniche quando il Lungomare e la Rotonda Diaz neanche esistevano con il mare che bagnava i palazzi della Riviera di Chiaia'.



IMPORTANTI SCENARI

«Al porto ci saranno controlli di frontiera»

Barletta, plauso del sindaco Cannito in merito alla novità

I BARLETTA. «Il porto di Barletta potrà ottenere il riconoscimento di Posto di controllo frontaliero, PCF, grazie al fatto che ben un anno fa il sindaco, Cosimo Cannito, dando seguito a quanto annunciato sin dalla campagna elettorale, avviava una serie di incontri e consultazioni con gli operatori che svolgono le loro attività commerciali sul territorio (nello specifico Easy ship, la cooperativa di Compagnia unica lavoratori portuali, Lopizzo srl, Impreport, Internavi, Corporazione Piloti porto Barletta, Confindustria, Confcommercio, C.N.A., Gruppo ormeggiatori dei porti di Barletta e Manfredonia, SGS Italia spa, Consorzio autotrasportatori portuali, Vincenzo Amato e Rotary Club Barletta), finalizzati all' attivazione del PED/PID nel porto di Barletta, per farne un punto di riferimento per gli esportatori internazionali, quale approdo delle loro attività commerciali». Così una nota dal Comune di Barletta in merito a questa importante novità. Quelle consultazioni, il 10 luglio 2018 venivano cristallizzate in una richiesta formale di attivazione del PED/PID presso il porto di Barletta, inviata al Presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, **Ugo Patroni Griffi**, datata 10 luglio 2018. La stessa istanza veniva accolta e il 25 luglio 2018 **Patroni Griffi** riferiva per iscritto all' ufficio di Sanità Marittima di Manfredonia, che dipende dal Ministero della Salute, e al sindaco per informare dell' avvio della procedura di riconoscimento PED/PID. Il PED/PID, Punto di Entrata Designato e Punto Designato per l' Im portazione, è uno strumento di grande importanza, che classifica un porto quale struttura rispondente ai criteri fissati dai regolamenti comunitari in merito alle procedure di controllo, stoccaggio e sicurezza sanitaria sugli alimenti importati da paesi terzi. Ora questo strumento è stato superato dal PCF, il Posto di controllo frontaliero. Tale riconoscimento lo potranno ottenere solo quei porti per i quali le procedure di PED/PID erano già state avviate, e il porto di Barletta è uno di quelli. «Siamo stati lungimiranti - dichiara il sindaco di Barletta dottor Cosimo Cannito - perché stiamo lavorando sul nostro porto dal primo giorno di questa consiliatura e i frutti di questo impegno costante si stanno vedendo. Diventare un Posto di Controllo Frontaliero aumenterà l' attrattiva del nostro porto per i traffici commerciali, senza dimenticare che è di ieri la sigla di una convenzione con l' Autorità di Sistema che porterà a Barletta anche crociere con piccole navi e yacht». Il sindaco Cosimo Cannito conclude la sua nota affermando che: «Vigileremo e presteremo la massima attenzione perché tutti gli adempimenti necessari e posti in essere dall' Autorità di Sistema vengano completati nei tempi previsti e in modo che Barletta non perda questa occasione unica di sviluppo».



Brindisi Report

Bari

Varchi doganali, il Tar respinge il ricorso dell' Autorità portuale

La sentenza: 'L' assertita conformità urbanistica al piano regolatore non risulta affatto dimostrata'. Le opere del progetto di security anche oggetto di inchiesta penale e sequestrate a novembre: il presidente Patroni Griffi e l' ingegnere Di Leverano sono indagati

STEFANIA DE CRISTOFARO

BRINDISI - La tesi della conformità urbanistica dei varchi doganali sostenuta dall' Autorità portuale di Brindisi non è stata accolta dai giudici del Tar: "Non risulta affatto dimostrata", si legge nelle motivazioni della sentenza dei giudici amministrativi della sezione di Lecce. La sentenza del Tar II Tar ha respinto il ricorso presentato dall' Authority, aderendo - di fatto - a quanto sostenuto dal Provveditorato alle Opere Pubbliche e, prima ancora, dal Comune di Brindisi e poi dalla Regione Puglia. La pronuncia è del collegio presieduto da Antonio Pasca (Ettore Manca consigliere e Patrizia Moro estensore), all' esito della camera di consiglio del 22 maggio scorso. Le motivazioni della sentenza sono state depositate nel pomeriggio di oggi. Le motivazioni L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale aveva impugnato tutti "i provvedimenti con i quali si è disposto il rigetto della domanda di accertamento di conformità urbanistica del progetto dell' Adsp di "Completamento delle infrastrutture di security", vale a dire i varchi doganali, oggetto anche di una inchiesta penale che ha portato al sequestro delle opere il 21 novembre 2018, con iscrizione sul registro degli indagati del presidente **Ugo Patroni Griffi** e del dirigente dell' ufficio tecnico, Francesco Di Leverano. Per entrambi, il Tribunale del Riesame ha disposto la misura interdittiva della sospensione di otto mesi dal servizio. Sospensione congelata essendo stata impugnata in Cassazione dai difensori. presidente dell' Ente è indagato con l' accusa di falso in atto pubblico per induzione, ipotesi di reato contestata per aver "indotto il Comune di Brindisi a revocare l' ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione di Via del Mare", oggetto di contenzioso con l' Autorità portuale di sistema del Mare Adriatico Meridionale. L' ingegnere Di Leverano, in qualità di dirigente responsabile dell' ufficio tecnico, risulta indagato per concorso in frode nelle pubbliche forniture, in relazione a un altro troncone dell' inchiesta, quello sulla esecuzione dei lavori sulla strada che rientra nella sfera di competenza del consorzio Asi, ex Sisri." Il progetto di richiesta di conformità urbanistica, trasmesso dall' Autorità Portuale il 10 novembre 2015 al Provveditorato, riguarda "l' accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici, ai sensi dell' articolo 2 del Dpr 383/94, di un intervento di trasformazione urbanistico-edilizia del territorio operato mediante un insieme sistematico di opere, manufatti, recinzioni afferenti alla infrastrutturazione di security portuale a quella data (10.11.2015) già (pacificamente) realizzati e ricadenti in aree inquadrature da differenti regimi proprietari (demanio portuale, patrimonio comunale e dell' Asi), su beni immobili sottoposti a vincolo paesaggistico e culturale e disciplinate dal Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, nonché inserite in area Sin". Il sequestro penale Quanto alla descrizione delle opere oggetto della richiesta di conformità, la Regione Puglia, con memorie difensive dell' 11 gennaio e del 15 febbraio scorsi ha rilevato che le stesse non consistono in una sola recinzione "ma si sostanziano anche in edifici ai varchi, impiantistica di supporto al sistema di security, una strada a quattro corsie, un ponte e una tettoia, peraltro oggetto di decreto di sequestro preventivo disposto dal gip del Tribunale di Brindisi". "Il ricorso è infondato e deve essere rigettato", si legge nella sentenza che dà ragione all' Amministrazione comunale, rappresentata in giudizio dagli avvocati Emanuela Guarino e Monica Canepa. Più di qualche dubbio sul ricorso dell' Ente portuale era stato evidenziato dal consigliere comunale di opposizione Massimo Ciullo, in una delle ultime sedute delle Assise. Questa sera il consigliere ha pubblicamente chiesto le dimissioni di **Patroni Griffi**. "Secondo l' assunto della ricorrente, le opere

FORD HYBRID Nuovo Transit. Oggi anche Ibrido.

BRINDISIREPORT Attualità

love has no labels

Attualità

Varchi doganali, il Tar respinge il ricorso dell'Autorità portuale

La sentenza: "L'assertita conformità urbanistica al piano regolatore non risulta affatto dimostrata". Le opere del progetto di security anche oggetto di inchiesta penale e sequestrate a novembre: il presidente Patroni Griffi e l'ingegnere Di Leverano sono indagati

di Stefania De Cristofaro

1 più letti di oggi

Castello a Campo di Mare in...
Internazionali, debutto e apertura

Pubblici finanziamenti, controllo di...
progetti per lo sviluppo di...

Yacht di patroni, il Tar respinge il...
sentenza dell'Autorità portuale

BRINDISI - La tesi della conformità urbanistica dei varchi doganali sostenuta dall'Autorità portuale di Brindisi non è stata accolta dai giudici del Tar: "Non risulta affatto dimostrata", si legge nelle motivazioni della sentenza dei giudici amministrativi della sezione di Lecce.

unicef

Brindisi Report

Bari

realizzate risulterebbero conformi alle destinazioni urbanistiche del Prg, poiché il Piano regolatore portuale non avrebbe natura urbanistica e le sue previsioni (difforni da quanto realizzato) dovrebbero così non avere alcun rilievo nel procedimento". "Da tanto discenderebbe la illegittimità del modulo procedimentale prescelto, dato che lo scrutinio di accertamento di conformità delle opere realizzate, sarebbe dovuto avvenire in relazione al solo Prg, la cui destinazione urbanistica produttiva e industriale D3 (eccettuate le zone F per le quali comunque si predica la conformità delle opere già realizzate) ne sancirebbe la piena rispondenza alla zonizzazione di piano, senza che le NTA, nella specie l' articolo 47, imponga indici e parametri da rispettare". "L' assunto non convince", hanno scritto i giudici amministrativi. Il piano regolatore portuale e quello urbanistico Nella sentenza è stata richiamata una pronuncia del Consiglio di Stato secondo cui "il Prp rappresenta a tutti gli effetti uno strumento di pianificazione urbanistica alla cui stregua va dunque valutata la conformità di ogni singolo intervento edilizio". Scrivono i giudici: "Del resto, l' articolo 5 della L.84/1994, espressamente titolato "Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale e piano regolatore portuale", stabilisce che "Il piano regolatore di sistema portuale è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale". E ancora: "Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti." Infine: "Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti." Secondo i giudici, il "Prp (piano regolatore portuale, ndr) rappresenta lo strumento di pianificazione urbanistica dei porti, integrandosi con il Prg rispetto al quale deve sussistere perfetta coerenza e compatibilità". Questa la spiegazione: " La legge non si preoccuperebbe di richiedere la conformità del Prp al Prg, ove il primo non avesse natura urbanistica. Non potrebbe neppure sostenersi che il Prp del Comune di Brindisi, in quanto approvato in data antecedente la L.84/1994 non abbia natura urbanistica, atteso che lo stesso è stato sottoposto, successivamente all' entrata in vigore della legge citata, nell' anno 2006 ad una variante (approvata con Deliberazione di Giunta del 4 agosto 2006) attraverso la quale lo stesso è stato "aggiornato". Il Comune di Brindisi Sono infondate, secondo il Tar, anche le censure con le quali l' Autorità portuale ha sostenuto la contraddittorietà delle note inviate dall' Amministrazione Comunale al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche in riferimento al progetto dell' Asp di "Completamento delle infrastrutture di security", rispetto a precedenti riconoscimenti di conformità urbanistica delle opere di che trattasi che sarebbero stati effettuati dall' Amministrazione Comunale. Quanto alla "incompetenza del Comune di Brindisi, stante la mancanza di una deliberazione degli organi rappresentativi a partecipare alla conferenza di servizi", secondo i giudici "deve riconoscersi la irrilevanza della questione atteso che, da un lato non viene dimostrato che l' assenza del Comune di Brindisi dalla conferenza di servizi avrebbe prodotto un risultato diverso e, dall' altro, i rilievi espressi dal Comune di Brindisi nelle note impugnate non sono dissimili da quelli espressi dalla Regione Puglia nella nota posta a fondamento del provvedimento conclusivo". L' Autorità portuale, inoltre, sosteneva "la illegittimità del diniego opposto dal Provveditorato non essendo valutata la possibilità di intervenire in variante agli strumenti urbanistici, né fornita alcuna indicazione circa le iniziative da compiere per autorizzare le opere di security". Tale "assunto non è pertinente", è scritto nella sentenza. Stando alle disposizioni di legge, "quando deve procedersi alla localizzazione di un' opera pubblica di interesse statale che sia difforme dagli strumenti urbanistici vigenti, deve essere indetta una conferenza di servizi, e l' approvazione dei progetti, nei casi in cui la decisione sia adottata dalla conferenza di servizi, sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta, previsti da leggi statali e regionali". In pratica l' approvazione del progetto dell' opera pubblica statale in conferenza di servizi, comporta anche l' approvazione delle necessarie varianti degli strumenti urbanistici. Secondo i giudici, "da tanto discende che solo la conclusione positiva della conferenza di servizi avrebbe potuto comportare anche l' approvazione delle necessarie varianti. In ogni caso, basti rilevare che l' istanza proposta dalla ricorrente non riguarda affatto la richiesta di variante al Prp, ma l' accertamento di conformità urbanistica degli interventi ai sensi dell' art.2 del DPR 383/1984". L' autorità portuale L' Ente portuale, rappresentato e difeso dall' avvocato Aristide Police, con domicilio eletto presso lo studio Francesco Vergine in

Brindisi Report

Bari

Lecce, potrà impugnare la sentenza al Consiglio di Stato. Nel giudizio dinanzi alla sezione di Lecce si sono costituiti anche la Prefettura di Brindisi, rappresentata e difesa dall' Avvocatura dello Stato, il Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Puglia e Basilicata, Capitaneria di Porto di Brindisi, il Ministero Beni ed Attività Culturali e del Turismo, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti ed il Paesaggio Lecce, Autorità di Bacino Distrettuale dell' Appennino Meridionale Sede di Puglia, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, l' agenzia del Demanio Direzione Regionale Puglia e Basilicata, la Regione Puglia con l' avvocato Francesco Zizzari. In giudizio anche l' Agenzia Regionale Protezione Ambiente (Arpa) - Puglia, il Consorzio Asi Brindisi, l' Agenzia delle Dogane Brindisi, la Presidenza del Consiglio dei Ministri il Segretariato Generale, la Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento Coordinamento Amministrativo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio non costituiti in giudizio. C' è stato l' intervento di ad opponendum del Comitato No Carbone rappresentato e difeso dall' avvocato Giuseppe Durano.

Bari, al via procedura per realizzare i nuovi varchi nel porto

GAM EDITORI

15 luglio 2019 - È stata avviata, a cura dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, la procedura per la realizzazione dei lavori di rimodulazione e di nuova configurazione dei varchi carrabili e pedonali della port facility del Molo San Vito, e per la quale è stata indetta una conferenza di servizi decisoria, in forma semplificata e modalità asincrona, per l' acquisizione dei pareri, delle autorizzazioni e dei nulla osta degli enti interessati dalle nuove opere. L' area oggetto degli interventi si trova nella zona del porto di Bari dedicata al transito dei passeggeri provenienti o diretti in paesi extra Schengen, compresa tra la Darsena Interna e la Darsena Vecchia, dove sono ormeggiate le navi traghetto di linea con i paesi extra Schengen, come l' Albania, il Montenegro e la Croazia. La procedura è in attuazione del Programma triennale delle opere pubbliche 2019-2022 dell' AdSP del Mare Adriatico Meridionale e riguarda opere strategiche per il miglioramento e il maggiore efficientamento dei flussi di imbarco e sbarco dei passeggeri dei traghetti da e per i Paesi extra Schengen, il cui progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato redatto dal personale interno all' Ente.

Bari, al via procedura per realizzare i nuovi varchi nel porto

15 luglio 2019 - È stata avviata, a cura dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, la procedura per la realizzazione dei lavori di rimodulazione e di nuova configurazione dei varchi carrabili e pedonali della port facility del Molo San Vito, e per la quale è stata indetta una conferenza di servizi decisoria, in forma semplificata e modalità asincrona, per l'acquisizione dei pareri, delle autorizzazioni e dei nulla osta degli enti interessati dalle nuove opere.

Con lo scoppio degli interventi si trova nella zona del porto di Bari dedicata al transito dei passeggeri provenienti o diretti in paesi extra Schengen, compresa tra la Darsena Interna e la Darsena Vecchia, dove sono ormeggiate le navi traghetto di linea con i paesi extra Schengen, come l'Albania, il Montenegro e la Croazia. La procedura è in attuazione del Programma triennale delle opere pubbliche 2019-2022 dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale e riguarda opere strategiche per il miglioramento e il maggiore efficientamento dei flussi di imbarco e sbarco dei passeggeri dei traghetti da e per i Paesi extra Schengen. Il cui progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato redatto dal personale interno all'Ente.

LA RINASCITA POTRÀ VENIRE DAI DUE MARI

La rinascita economica -turistica, culturale e sociale di Taranto verrà dal mare, dal suo ionico mare; meglio dai suoi due mari. È il mare il più grande dono naturale che Dio ha voluto dare, donare alla nostra città. Giorni or sono ho incontrato per una via centrale della nostra città il Presidente dell' **Autorità portuale**, un lontano allievo del «Quinto Ennio». Un incontro affettuoso e, direi desiderato incontro non scolastico, ma di amicizia e reciproca stima. Gli ho detto che la migliore e maggiore ricchezza in tutti i sensi per Taranto non può essere, più che quello commerciale, quello sapientemente retto e governato, vale a dire il turistico e il turistico sportivo. Taras, figlio di Nettuno venne sul dorso di un delfino ad ammonirci. Il mare per Taranto è stato l' elemento naturale meno sfruttato; abbiamo recuperato il Castello Aragonese che, tuttavia, è un bene della Marina Militare utilizzato turisticamente e culturalmente dai tarantini; abbiamo un Museo archeologico nazionale che è un bene di grande rilievo artistico, ma ristretto e senza oggi più Soprintendenza locale, abbiamo riscoperto ipogei di notevole valore storico -classico, ma abbiamo trascurato il bene unico ed immenso che è il mare. Anzi abbiamo subito eliminato la Fiera del Mare, simbolo della grande esperienza di intelletto e di lavoro dei tarantini per il mare e per i suoi benefici effetti. Torniamo all' unico bene: la costa ionica, bella con le sue sinuose infrastrutture scogliere, con il suo limpido mare; ma la litoranea è tutta da rifare; così come oggi è ridotta, così come è stata ridotta per incuria e scarsa cultura di un bene immenso naturale. Torniamo al Mar Piccolo, alla stazione Torpediniere, resa civica, torniamo alla Circummarpiccolo e alla città antica che nel mare si affaccia e si rispecchia. Solo restituendo dignità al nostro mare avremo un sano e saldo turismo, anche invernale; con beneficio economico -sociale- culturale. Solo così! E per tal via Taranto rinascerà al suo mare e al suo cielo! Purificati!



Gestione del porto salata: per la Silene costi triplicati

Santa Teresa, il canone dovuto dalla società in house alla Regione è 88mila euro. Inutile il ricorso al Tar. Per i giudici giusto l'adeguamento in base alla Finanziaria

WALKIRIA BALDINELLI

SANTA TERESA Per la gestione del **porto** turistico Longonsardo la municipalizzata Silene deve pagare un canone annuo di quasi 88mila euro. La concessione demaniale marittima del 2006 prevedeva invece un importo di circa 27.500 euro, secondo quanto previsto da un decreto ministeriale. Nel tempo, per l'area di 48mila metri quadri complessivi, il canone è più che triplicato. Così la società in house, dopo una serie di ricorsi, quest'anno ha di nuovo impugnato e chiesto al Tar l'annullamento dei provvedimenti adottati dalla Regione, compresi il pagamento del canone per il 2018 di 87.987 euro, l'attestazione del versamento di oltre 86.800 euro per il 2017 e di circa 87mila per il 2016. I giudici del tribunale amministrativo hanno respinto il ricorso. Nella sentenza di venti pagine il Collegio evidenzia che per le vecchie concessioni, il legislatore può rendere attuale ed equilibrare la misura minima dei canoni: «I sottoscrittori di concessioni cinquantennali sono consapevoli del canone irrisorio richiesto e della natura pubblica dei beni di cui gli è stato concesso lo sfruttamento». I giudici sottolineano che la consegna dei beni alla Silene risale al 16 gennaio 2007, nonostante la concessione sia datata 27 settembre 2006. La Regione, che svolge funzioni amministrative relative ai beni demaniali, recependo le disposizioni della Finanziaria 2007, ha così chiesto alla Silene i nuovi canoni (di fatto più che triplicati rispetto all'importo iniziale) relativi al triennio 2016 e 2017. La municipalizzata che, con riserva, ha corrisposto ogni anno il canone nell'importo maggiorato, ha presentato l'ennesimo ricorso al Tar, contestando la richiesta della Regione e chiedendo la restituzione degli importi versati. Negli anni precedenti le sentenze sono passate in giudicato poiché il tribunale di Cagliari ha sempre dichiarato un difetto di giurisdizione. La controversia è così finita al Tar. Il braccio di ferro della Silene per l'aumento dei canoni di concessione è relativa agli ultimi dieci anni. Nell'ultima sentenza i giudici affermano che non ci sono violazioni ai principi costituzionali, né alla Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali (Cedu), né alla Carta dei diritti fondamentali dell'Ue. Dai vertici della Silene prendono atto della sentenza e si riservano di proseguire la battaglia in sede giudiziale o stragiudiziale. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'Unione Sarda

Cagliari

L'analisi. I nuovi obiettivi dell'Autorità portuale in uno studio sul mercato del settore

Crociere, la Sardegna punta all'itinerario unico e ai turisti "di lusso"

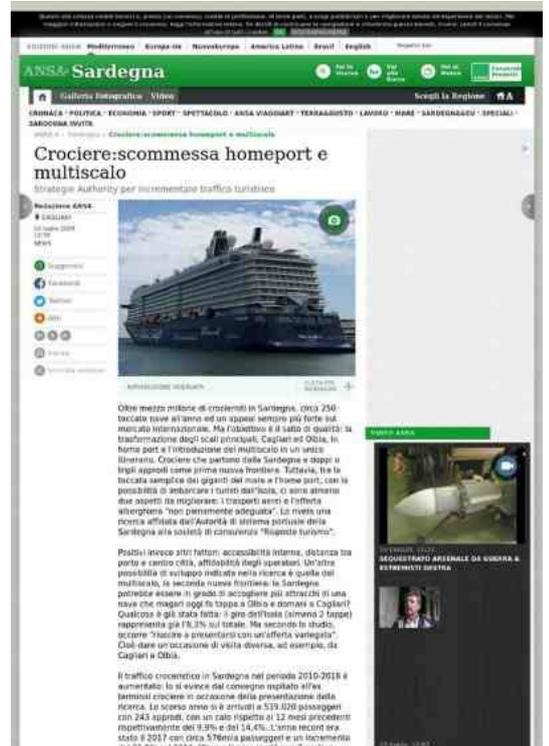
Oltre mezzo milione di crocieristi, circa 250 toccate nave all'anno e un appeal sempre più forte sul mercato internazionale. Ma l'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è il salto di qualità: la trasformazione degli scali di Cagliari e Olbia in Homeport e l'introduzione del multiscale in un unico itinerario. Su questi punti l'Ente ha commissionato un'analisi del mercato dell'Isola - Crocieristica in Sardegna: due possibili fronti di lavoro - presentata ieri da Francesco di Cesare, presidente di "Risposte turismo", in un convegno a Cagliari, con il presidente dell'Adsp **Massimo Deiana** e Francesco Morandi docente all'Università di Sassari. Dunque, bisogna fare sinergia per superare criticità come il gap dell'insularità e un mercato interno con una domanda limitata. D'altro canto, ci sono i fattori premianti: l'offerta alberghiera, la logistica, l'accessibilità ferroviaria e stradale, i costi, i servizi e le infrastrutture portuali; la possibilità di accogliere segmenti luxury del traffico, l'affidabilità degli scali, le distanze limitate tra porto e città. L'opzione multiscale si presenta competitiva, con tre scali consecutivi nello stesso itinerario (la Silversea ricomprende anche un ormeggio in rada ad Alghero oltre a quello nei porti di Cagliari e Olbia). Dato interessante quello di Oristano, dove la quasi totalità delle navi che scalano il porto rientrano nell'opzione "multiscale".

The image shows a newspaper page from 'Economia' with the following content:

- Top Section:** 'Economia' header, date '12 luglio 2019', and various small news items.
- Main Article:** 'Crociere, la Sardegna punta all'itinerario unico e ai turisti "di lusso"'. The article discusses the port authority's strategy to attract high-end tourists and improve the cruise experience through a 'multiscale' approach.
- Statistics:** A box titled 'L'effetto degli esonerati' shows '390 milioni' in tax relief and '5,000 posti' in job creation.
- Other News:** 'Bonus casa, stimolo per l'occupazione' and 'Cattolici - Qualità i contributi regionali'.
- Bottom Section:** 'AVVISI & COMUNICAZIONI LEGALI' and 'Il contratto. Sciocco della Sanf. Fin Legge regionale inapplicata: protestano gli operai di Forestas'.

Crociere: scommessa homeport e multiscale

Oltre mezzo milione di crocieristi in Sardegna, circa 250 toccate nave all'anno ed un appeal sempre più forte sul mercato internazionale. Ma l'obiettivo è il salto di qualità: la trasformazione degli scali principali, Cagliari ed Olbia, in home port e l'introduzione del multiscale in un unico itinerario. Crociere che partono dalla Sardegna e doppi o tripli approdi come prima nuova frontiera. Tuttavia, tra la toccata semplice dei giganti del mare e l'home port, con la possibilità di imbarcare i turisti dall'Isola, ci sono almeno due aspetti da migliorare: i trasporti aerei e l'offerta alberghiera "non pienamente adeguata". Lo rivela una ricerca affidata dall'Autorità di sistema portuale della Sardegna alla società di consulenza "Risposte turismo". Positivi invece altri fattori: accessibilità interna, distanza tra porto e centro città, affidabilità degli operatori. Un'altra possibilità di sviluppo indicata nella ricerca è quella del multiscale, la seconda nuova frontiera: la Sardegna potrebbe essere in grado di accogliere più attracchi di una nave che magari oggi fa tappa a Olbia e domani a Cagliari? Qualcosa è già stata fatta: il giro dell'Isola (almeno 2 tappe) rappresenta già l'8,3% sul totale. Ma secondo lo studio, occorre "riuscire a presentarsi con un'offerta variegata". Cioè dare un'occasione di visita diversa, ad esempio, da Cagliari a Olbia. Il traffico crocieristico in Sardegna nel periodo 2010-2018 è aumentato: lo si evince dal convegno ospitato all'ex terminal crociere in occasione della presentazione della ricerca. Lo scorso anno si è arrivati a 519.020 passeggeri con 243 approdi, con un calo rispetto ai 12 mesi precedenti rispettivamente del 9,9% e del 14,4%. L'anno record era stato il 2017 con circa 576mila passeggeri e un incremento del 21,5% sul 2016. "Siamo l'unica realtà con 7 porti, a breve 8, e un'offerta escursionistica e infrastrutturale non paragonabile con quella degli altri competitor", sottolinea il presidente dell'Authority **Massimo Deiana**. Fiducia nell'home port e nel multiscale: obiettivo perseguibile ma "è importante lavorare di squadra", chiarisce il presidente di Risposte turismo, Francesco Di Cesare.



Crociere: Sardegna scommette su hom port e multiscale

Strategie Authority per incrementare traffico turistico

(ANSA) - CAGLIARI, 15 LUG - Oltre mezzo milione di crocieristi in Sardegna, circa 250 toccate nave all' anno ed un appeal sempre più forte sul mercato internazionale. Ma l' obiettivo è il salto di qualità: la trasformazione degli scali principali, Cagliari ed Olbia, in home port e l' introduzione del multiscale in un unico itinerario. Crociere che partono dalla Sardegna e doppi o tripli approdi come prima nuova frontiera. Tuttavia, tra la toccata semplice dei giganti del mare e l' home port, con la possibilità di imbarcare i turisti dall' Isola, ci sono almeno due aspetti da migliorare: i trasporti aerei e l' offerta alberghiera "non pienamente adeguata". Lo rivela una ricerca affidata dall' Autorità di sistema portuale della Sardegna alla società di consulenza "Risposte turismo". Positivi invece altri fattori: accessibilità interna, distanza tra porto e centro città, affidabilità degli operatori. Un' altra possibilità di sviluppo indicata nella ricerca è quella del multiscale, la seconda nuova frontiera: la Sardegna potrebbe essere in grado di accogliere più attracchi di una nave che magari oggi fa tappa a Olbia e domani a Cagliari? Qualcosa è già stata fatta: il giro dell' Isola (almeno 2 tappe) rappresenta già l' 8,3% sul totale. Ma secondo lo studio, occorre "riuscire a presentarsi con un' offerta variegata". Cioè dare un' occasione di visita diversa, ad esempio, da Cagliari a Olbia. Il traffico crocieristico in Sardegna nel periodo 2010-2018 è aumentato: lo si evince dal convegno ospitato all' ex terminal crociere in occasione della presentazione della ricerca. Lo scorso anno si è arrivati a 519.020 passeggeri con 243 approdi, con un calo rispetto ai 12 mesi precedenti rispettivamente del 9,9% e del 14,4%. L' anno record era stato il 2017 con circa 576mila passeggeri e un incremento del 21,5% sul 2016. "Siamo l' unica realtà con 7 porti, a breve 8, e un' offerta escursionistica e infrastrutturale non paragonabile con quella degli altri competitor", sottolinea il presidente dell' Authority **Massimo Deiana**. Fiducia nell' home port e nel multiscale: obiettivo perseguibile ma "è importante lavorare di squadra", chiarisce il presidente di Risposte turismo, Francesco Di Cesare. (ANSA).



Crociéristica in Sardegna: due possibili fronti di lavoro

Trasformare gli scali principali in homeport e introdurre il multiscalo in un unico itinerario

Giulia Sarti

CAGLIARI Crociéristica in Sardegna: due possibili fronti di lavoro: con questo titolo è stato presentato questa mattina il lavoro commissionato dall'AdSp del mare di Sardegna a Risposte Turismo, una ricerca approfondita e di analisi del mercato nell'isola. Agli intervistati, executives delle principali compagnie crocieristiche, amministratori di terminal crocieristici, agenti generali, agenzie marittime, tour operator e funzionari dei vari enti pubblici coinvolti nel settore, è stato chiesto di fornire informazioni su diversi aspetti dell'industria dei giganti del mare, dando così vita alla prima analisi scientifica sul fenomeno turistico nell'isola. Aperto dal presidente dell'Authority Massimo Deiana e coordinato da Francesco Morandi, docente dell'Università di Sassari ed ex Assessore regionale al Turismo, l'evento di questa mattina è servito non solo a presentare i risultati della ricerca, da parte di Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, ma ad approfondire il tema in questione con i principali attori locali del cluster marittimo, del comparto turistico, ricettivo e del management aeroportuale; partner indispensabili per lo sviluppo di una crociéristica 2.0. Perché è proprio dalla sinergia che, secondo il focus di Risposte Turismo, è fondamentale partire. Quello che emerge è un quadro positivo con oltre mezzo milione di crocieristi, circa 250 toccate nave all'anno ed un appeal sempre più forte sul mercato internazionale. Obiettivo dell'AdSp è ora trasformare gli scali principali (Cagliari ed Olbia) in homeport e introdurre il multiscalo in un unico itinerario. Per quel che riguarda l'homeport che permetterebbe al crocierista di iniziare il viaggio dalla Sardegna, con evidenti ricadute economiche sul territorio per trasporti, pernottamenti e servizi, sono emerse alcune criticità da risolvere: da una parte, il gap dell'insularità che la frequenza dei collegamenti aerei, nonostante il crescente numero di rotte da e per l'isola, ancora oggi difficilmente compensa i grandi numeri ed i tempi stretti di riempimento della nave da crociera. Dall'altra, un mercato interno basato su un indice di popolazione decisamente basso per generare una domanda soddisfacente. Sull'opzione multiscalo, nel lavoro condotto da Risposte Turismo la Sardegna si presenta fortemente competitiva, riuscendo a registrare anche tre scali consecutivi nello stesso itinerario. Il dato sicuramente interessante è quello rilevato ad Oristano, dove la quasi totalità delle navi che scalano il porto rientrano nell'opzione multiscalo. Quello che abbiamo presentato oggi è il primo ed unico focus scientifico sulla crociéristica nella nostra isola spiega Deiana. Un lavoro che ha coinvolto tutti gli attori di questa vivace industria turistica che, negli anni, si è radicata con ottimi risultati sul nostro territorio. Ma non dobbiamo adagiarci sugli allori. Anche se i dati confermano il trend positivo, occorre studiare nuove strategie per rafforzare la presenza delle compagnie, consolidare ed incrementare un mercato fisiologicamente molto volatile. Per questo abbiamo commissionato a Risposte Turismo un'analisi su quelle che, secondo noi, possono essere le due strade principali per giocare al rialzo: l'homeport ed il multiscalo. Se sul primo occorre un lavoro di sviluppo dei collegamenti aerei e la generazione di nuova domanda, non necessariamente radicata sul territorio, dall'altra abbiamo la strada spianata verso il pieno raggiungimento dell'obiettivo, con felici esperienze passate e presenti. Siamo l'unica realtà con sette porti, a breve otto, ed un'offerta escursionistica ed infrastrutturale non paragonabile con quella degli altri competitors. Per cui, da oggi, con la presentazione di questo focus che offriamo alla riflessione di tutto il cluster marittimo, trasportistico e turistico, parte un lavoro di sinergia per una nuova sfida che, se ci vede tutti uniti, ci porterà sicuramente lontano. Appello alla collaborazione tra enti ed operatori turistici anche dal presidente di Risposte Turismo: Crescere nella crociéristica -ha detto- può essere un obiettivo da perseguire



Messaggero Marittimo

Cagliari

attraverso molteplici leve e soluzioni. Puntare ad incrementare il traffico in imbarco e sbarco è una di esse, e per alcuni porti sardi, Cagliari innanzitutto ed eventualmente Olbia, è obiettivo perseguibile, per quanto bisognerebbe tenere presenti almeno tre cose: questa componente di traffico è attualmente molto concentrata nel Mediterraneo su relativamente pochi porti; per creare le condizioni richieste dalle compagnie bisogna lavorare di squadra con impegno da parte di molti soggetti; non vanno mai sottovalutati i vantaggi dell'ospitare traffico in transito. Quanto all'altra soluzione indagata, proporsi cioè con più porti all'interno di uno stesso itinerario, la sfida si sposta sulla capacità di singole città e territori all'interno della Sardegna di proporsi con immagini e caratteristiche proprie, differenti e peculiari. Solo così una compagnia può inserire due o più porti di una stessa isola all'interno di una proposta di viaggio che necessariamente deve essere proposta e percepita come variegata. È qualcosa che già oggi sta accadendo in Sardegna, e sulla quale sarà possibile lavorare con profitto in futuro se alcuni soggetti locali pubblici e privati vorranno lavorare in tale direzione.

Homeport e multiscale per la crescita del crocierismo in Sardegna

OLBIA. Oltre mezzo milione di crocieristi, circa 250 toccate nave all'anno ed un appeal sempre più forte sul mercato internazionale. Ma l'obiettivo dell'AdSP del Mare di Sardegna è il salto di qualità: la trasformazione degli scali principali (Cagliari ed Olbia) in Homeport e l'introduzione del multiscale in un unico itinerario. Due punti chiave sul cui sviluppo l'Ente ha commissionato a Risposte Turismo un approfondito focus di ricerca ed analisi del mercato nell'Isola. Un lavoro quello realizzato dalla società di ricerca e consulenza sulla macroindustria turistica strutturato su un dialogo diretto con gli executives delle principali compagnie crocieristiche, con gli amministratori di terminal crocieristici, agenti generali, agenzie marittime, tour operator e funzionari dei vari enti pubblici coinvolti nel settore. Soggetti che, dall'inizio dell'anno, sono stati intervistati e sollecitati a fornire informazioni su diversi aspetti dell'industria dei giganti del mare, per dare così vita alla prima analisi scientifica sul fenomeno turistico nell'Isola. Crocieristica in Sardegna: due possibili fronti di lavoro il titolo del lavoro presentato oggi da Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo, nel corso del convegno organizzato dall'AdSP nella sala congressi del Terminal Crociere del Molo Ichnusa a Cagliari. Non una semplice illustrazione delle risultanze emerse dalla ricerca, ma una vera e propria tavola rotonda, aperta dal Presidente **Massimo Deiana** e coordinata da Francesco Morandi, docente dell'Università di Sassari ed ex Assessore regionale al Turismo, che ha coinvolto i principali attori locali del cluster marittimo, del comparto turistico, ricettivo e del management aeroportuale; partner indispensabili per lo sviluppo di una crocieristica 2.0. Perché è proprio dalla sinergia che, secondo il focus di Risposte Turismo, è fondamentale partire. Soprattutto per superare alcune delle criticità rilevate, in particolare quelle legate al salto verso l'Homeport che permetterebbe al crocierista di iniziare il viaggio dalla Sardegna, con evidenti ricadute economiche sul territorio per trasporti, pernottamenti e servizi. Da una parte, il gap dell'insularità che la frequenza dei collegamenti aerei, nonostante il crescente numero di rotte da e per l'Isola, ancora oggi difficilmente compensa i grandi numeri ed i tempi stretti di riempimento della nave da crociera. Dall'altra, un mercato interno basato su un indice di popolazione decisamente basso per generare una domanda soddisfacente. Restano, però, altri 10 fattori premianti: l'offerta alberghiera (per la quale occorre andare oltre la stagionalità), la logistica, l'accessibilità ferroviaria e stradale, i costi, i servizi e le infrastrutture portuali; la possibilità di accogliere segmenti luxury del traffico, l'affidabilità degli scali, le distanze limitate tra porto e città e, non ultimo, l'appeal della destinazione. Per quanto riguarda l'opzione multiscale, nel lavoro condotto da Risposte Turismo la Sardegna si presenta fortemente competitiva, riuscendo a registrare anche tre scali consecutivi nello stesso itinerario (è il caso della Silversea che ricomprende anche un ormeggio in rada ad Alghero oltre a quello nei porti di Cagliari ed Olbia). Il dato sicuramente interessante è quello rilevato ad Oristano, dove la quasi totalità delle navi che scalano il porto rientrano nell'opzione multiscale. Punti di forza, un'offerta mai ripetitiva, che spazia dall'archeologia al folklore, dal patrimonio naturalistico allo spiaggia e sole, ricomprendendo anche l'enogastronomia e lo shopping. Anche in questo caso non mancano le criticità. Tra queste l'erosione di importanti fette di mercato derivanti dalla ripresa della concorrenza delle località esotiche attualmente chiuse al traffico; il gap ancora persistente - di notorietà dell'Isola per il grande pubblico e le compagnie; la scarsa valorizzazione della materia prima, ossia l'introduzione di destinazioni che vadano oltre il binomio sole e mare, con particolare attenzione alla professionalità di molte agenzie sarde del settore incoming. Il tutto facilmente



Olbia Notizie

Cagliari

superabile con la partecipazione attiva di tutti i principali player del settore turistico, pubblici e privati. Quello che abbiamo presentato oggi è il primo ed unico focus scientifico sulla crocieristica nella nostra Isola spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Un lavoro che ha coinvolto tutti gli attori di questa vivace industria turistica che, negli anni, si è radicata con ottimi risultati sul nostro territorio. Ma non dobbiamo adagiarci sugli allori. Anche se i dati confermano il trend positivo, occorre studiare nuove strategie per rafforzare la presenza delle compagnie, consolidare ed incrementare un mercato fisiologicamente molto volatile. Per questo abbiamo commissionato a Risposte Turismo un'analisi su quelle che, secondo noi, possono essere le due strade principali per giocare al rialzo: l'Homeport ed il multiscalo. Se sul primo occorre un lavoro di sviluppo dei collegamenti aerei e la generazione di nuova domanda, non necessariamente radicata sul territorio, dall'altra abbiamo la strada spianata verso il pieno raggiungimento dell'obiettivo, con felici esperienze passate e presenti. Siamo l'unica realtà con sette porti, a breve otto, ed un'offerta escursionistica ed infrastrutturale non paragonabile con quella degli altri competitors. Per cui, da oggi, con la presentazione di questo focus che offriamo alla riflessione di tutto il cluster marittimo, trasportistico e turistico, parte un lavoro di sinergia per una nuova sfida che, se ci vede tutti uniti, ci porterà sicuramente lontano.

Il multiscale per le navi da crociera: ipotesi doppia tappa a Cagliari e Olbia

Oltre mezzo milione di turisti sbarcati pari a 243 approdi annuali. Sono i numeri del mercato crocieristico in Sardegna su cui l' Autorità portuale continua a puntare annunciando che il prossimo obiettivo è il "salto di qualità con il multiscale". Ovvero fare accordi con le compagnie perché le tappe nei porti sardi siano due, a Cagliari (nella foto) e a Olbia. Ciò significa prevedere in entrambe le città anche gli imbarchi. Questa soluzione è emersa da un' indagine di mercato che l' ente guidato da **Massimo Deiana** ha commissionato a una società di consulenza (di cui non è stato specificato il nome). Sono stati somministrati dei questionari da cui è emerso che "turisti e residenti chiedono comunque di potenziare i collegamenti aerei e l' offerta turistica". Quanto ai numeri dei crocieristi, nel 2018 se ne sono contati 519.020 con un calo del 9,9 per cento rispetto al 2017. Flessione anche gli approdi: i 243 dell' anno scorso valgono il 14,4 per cento in meno. Il 2017 è stato effettivamente un anno record : 576mila passeggeri pari a un incremento del 21,5 per cento rispetto al 2016. "Siamo l' unica realtà con 7 porti, a breve 8, e un' offerta escursionistica e infrastrutturale non paragonabile con quella degli altri competitor", ha detto il presidente **Deiana**.



Crociere, la Sardegna cerca il salto di qualità

Genova - Oltre mezzo milione di crocieristi in Sardegna, circa 250 toccate nave all' anno ed un appeal sempre più forte sul mercato internazionale. Ma l' obiettivo è il salto di qualità: la trasformazione degli scali principali, Cagliari ed Olbia, in home port e l' introduzione del multiscalo in un unico itinerario. Crociere che partono dalla Sardegna e doppi o tripli approdi come prima nuova frontiera. Tuttavia, tra la toccata semplice dei giganti del mare e l' home port, con la possibilità di imbarcare i turisti dall' Isola, ci sono almeno due aspetti da migliorare: i trasporti aerei e l' offerta alberghiera "non pienamente adeguata". Lo rivela una ricerca affidata dall' Autorità di sistema portuale della Sardegna alla società di consulenza "Risposte turismo". Positivi invece altri fattori: accessibilità interna, distanza tra porto e centro città, affidabilità degli operatori. Un' altra possibilità di sviluppo indicata nella ricerca è quella del multiscalo, la seconda nuova frontiera: la Sardegna potrebbe essere in grado di accogliere più attracchi di una nave che magari oggi fa tappa a Olbia e domani a Cagliari? Qualcosa è stato fatto: il giro dell' Isola (almeno 2 tappe) rappresenta l' 8,3% sul totale. Ma secondo lo studio, occorre "riuscire a presentarsi con un' offerta variegata". Cioè dare un' occasione di visita diversa, ad esempio, da Cagliari a Olbia. Il traffico crocieristico in Sardegna nel periodo 2010-2018 è aumentato: lo scorso anno si è arrivati a 519.020 passeggeri con 243 approdi, con un calo rispetto ai 12 mesi precedenti rispettivamente del 9,9% e del 14,4%. L' anno record era stato il 2017 con circa 576mila passeggeri e un incremento del 21,5% sul 2016. "Siamo l' unica realtà con 7 porti, a breve 8, e un' offerta escursionistica e infrastrutturale non paragonabile con quella degli altri competitor ", sottolinea il presidente dell' Authority **Massimo Deiana**. Fiducia nell' home port e nel multiscalo: obiettivo perseguibile ma "è importante lavorare di squadra", chiarisce il presidente di Risposte turismo, Francesco Di Cesare.



L'Unione Sarda

Cagliari

La crisi. In corso il licenziamento collettivo di 214 dipendenti Cict. Lo sfogo dei responsabili delle agenzie marittime

Porto canale, il cimitero di 750 buste paga

I sindacati nazionali chiedono un vertice urgente al premier Conte e ai ministri Di Maio e Lezzi

Una strage di buste paga. Mentre politici, Autorità portuale, Capitaneria, Demanio e Soprintendenza parlano di vincoli e sentenze del Consiglio di Stato, rinfacciandosi errori commessi nel passato, centinaia di lavoratori del **Porto** canale sono sulla strada. Dal 2017, quando è iniziata la crisi dei traffici che ha portato allo scioglimento della Cict (la società che gestisce le banchine), niente stipendio per circa 750 persone (tra dipendenti diretti e ormeggiatori, piloti, camionisti e dipendenti delle agenzie marittime). Una lenta agonia, uno stillicidio iniziato a metà 2017 che si conclude nel peggiore dei modi. Lo scalo industriale è in gravi condizioni e se non si sbloccheranno i finanziamenti da 94 milioni di euro la morte sarà inevitabile. Difficile competere con porti ben attrezzati, dove, oltretutto, il costo orario degli operai è basso. Sindacati e lavoratori sanno che il tempo stringe, ma non alzano bandiera bianca. Promesse elettorali e passerelle dei ministri non sono servite. Ora, con l'aiuto delle segreterie nazionali confederali e di categoria, Cgil, Cisl e Uil chiedono al primo ministro Giuseppe Conte di convocare un incontro urgente con i ministri Di Maio e Lezzi, la Regione e Contship (la società che controlla la Cict). «La burocrazia sta ingessando lo sviluppo, la politica deve svolgere il suo ruolo e garantire lo stipendio ai lavoratori», commenta William Zonca della Uil. Cimitero di buste paga. In due anni decine di imprese legate ai container del **Porto** canale hanno chiuso i battenti. «Nell'indotto stimiamo, per difetto, almeno 450 licenziamenti», afferma Corrado Pani, della Cisl. Un crollo che ha colpito anche le imprese che producono in Sardegna, costrette a spendere molto di più per trasferire con i Tir i loro prodotti nei porti liguri, dove poi saranno caricate nei container. Molto più preciso il conto per i lavoratori diretti: 63 della Iterc, 10 Mps, 16 Cts e 214 Cict. Per questi ultimi è in corso la procedura di licenziamento collettivo che potrebbe concludersi nel peggiore dei modi: senza ammortizzatori sociali. Ci sono poi quelli che speravano in un'assunzione nell'Agenzia del lavoro (ex Compagnia lavoratori portuali) che difficilmente in queste condizioni vedrà la luce. Flash mob Non solo incontri a Roma. I sindacati le tentano tutte pur di tenere alta l'attenzione sulla vicenda. «Nei prossimi giorni abbiamo in programma un flash mob nella spiaggia "fantasma" di Giorgino, sulla quale, pur non esistendo più, gravano i vincoli della Soprintendenza», dice Massimiliana Tocco della Cgil. La sindacalista ha una proposta concreta: «Il **Porto** canale si deve trasformare e diventare polifunzionale per "lavorare" le merci dei container. Per farlo - aggiunge - però servono investimenti». Le agenzie marittime «Per il momento teniamo duro, ma se le cose non cambiano saremo costretti a fare altri ragionamenti». Michele Pons, dell'omonima agenzia Marittima, sente il contraccolpo della crisi. «Il **porto** canale ha necessità urgente di infrastrutture e non di beghe che ne bloccano lo sviluppo». Andrea Artizzu.



Porto Cagliari in crisi, chiesto incontro a premier Conte

Sindacati nazionali in campo, Sos anche a Di Maio e Lezzi

(ANSA) - CAGLIARI, 15 LUG - Segreterie nazionali dei sindacati in campo per salvare i posti di lavoro al porto canale di Cagliari. Cgil, Cisl e Uil, sia con i vertici, sia con i responsabili di categoria chiedono al premier Giuseppe Conte e ai ministri del Lavoro e del Sud Luigi Di Maio e Barbara Lezzi un incontro urgente. Tutto nasce dalla procedura di licenziamento avviata dalla Cict, principale terminalista del traffico container dello scalo industriale del capoluogo, nei confronti di 210 addetti. Ma la situazione è critica anche per altre aziende che operano nel porto: si parla complessivamente di circa 350 lavoratori a rischio più indotto. Chiaramente l'occupazione passa per il rilancio dello scalo marittimo che, negli ultimi anni, ha visto diminuire notevolmente traffico e container. L'incontro quindi - spiegano i sindacati - ha come primo obiettivo quello di scongiurare i licenziamenti intimati. E insieme quello di "avviare una discussione che abbia la visione completa delle situazioni presenti nei terminal portuali italiani e per pianificare strategie ed azioni condivise inerenti lo sviluppo occupazionale e l'incremento di transito delle merci come ulteriore elemento di sviluppo economico del nostro Paese". È una corsa contro il tempo. Da un lato c'è la data del 31 agosto indicata come quella della possibile cessazione delle attività della Cict. I tempi, però, potrebbero essere più stretti: l' **Authority portuale** potrebbe essere costretta - per legge - a decretare la decadenza della concessione al terminalista. Il tema del rilancio del porto è poi legato a un altro fattore: il ripristino delle autorizzazioni paesaggistiche, un problema rispuntato fuori negli ultimi mesi in seguito a una sentenza del consiglio di Stato. Anche in questo caso la decisione definitiva spetta alla presidenza del consiglio dei ministri.(ANSA).



Porto Cagliari, gruppo tedesco che gestiva le merci se ne va. Sindacato: 'Non ha investito, favoriti Tangeri e scali tedeschi'

Il rilancio dello scalo sardo è al centro di uno scontro istituzionale. Il ministero dei Beni culturali ha detto no alla modifica delle vecchie autorizzazioni paesaggistiche, che sbloccerebbero gli interventi sull'infrastruttura agevolando l'arrivo di nuovi investitori. Il gruppo di Amburgo non ha usato i 60 milioni del contratto di localizzazione e ha annunciato il licenziamento dei dipendenti entro il 31 agosto. Il presidente dell'Autorità portuale chiede un intervento di Palazzo Chigi

L'ultima crisi sarda ha il profilo imponente delle gru montacarichi del **Porto** Canale di **Cagliari**, immobili come scheletri di metallo che guardano i moli vuoti del terminal container, tra la città e il mare. Sono giorni contati per salvare il **porto** industriale cagliaritano, frutto di un sogno di sviluppo che negli anni Ottanta puntava a trasformare l'isola nel più grande hub del transhipment mediterraneo e che ora rischia di naufragare, trascinando a fondo gli oltre 700 lavoratori che gravitano intorno allo scalo ma anche quel che rimane del "sistema Sardegna" e dei suoi comparti produttivi. Più di qualcosa è andato storto, nel progetto che più di trent'anni fa aveva immaginato di restituire a **Cagliari** il suo antico ruolo di scalo commerciale, identificando il suo **porto** come terminal container per lo smistamento del traffico destinato ai principali approdi del Mare Nostrum. Oggi la realtà della crisi è racchiusa nella curva in picchiata che descrive l'andamento del traffico merci negli ultimi tre anni: -37% nel 2017, con una flessione di 234mila Teu rispetto al 2016 (il Teu è l'unità di misura standard di volume nel trasporto container, equivale a 40 metri cubi), -49% nel 2018, con appena 205mila Teu movimentate contro le 403.621 del 2017, e una proiezione per il 2019 che si attesta su un ulteriore calo del 61%, ben al di sotto delle 100mila Teu totali lavorate. In pratica dal 2016 a oggi il **porto** industriale di **Cagliari** ha perso oltre l'80% dei suoi traffici. Una situazione insostenibile, ancora più pesante dopo che il terminalista CICT, concessionario dello scalo per conto di Contship, affiliata alla tedesca Eurokai, ha annunciato che cesserà le

attività entro il 31 agosto con il contestuale licenziamento degli oltre 200 addetti diretti del **porto**. I sindacati contestano l'atteggiamento dell'ormai quasi ex concessionario, sul quale pesa in aggiunta una procedura di decadenza obbligatoria per mancato raggiungimento degli obiettivi che dovrà essere votata dal Comitato di gestione del **Porto** prima della pausa estiva. Da tempo, denunciano le sigle confederali, non viene effettuato alcun investimento importante sull'area portuale, sia dal punto di vista infrastrutturale che promozionale: il risultato è la perdita di competitività sul mercato, mentre crescono le quotazioni e gli investimenti su altri scali nel Mediterraneo, evidentemente più in linea con le strategie commerciali del gruppo tedesco, gigante della terminalistica europea con cuore ed interessi ad Amburgo, in Germania. Nord contro Sud: il ruolo tedesco nello scacchiere commerciale mediterraneo. Ma se **Cagliari** piange, Roma non ride. A rischiare di affondare, insieme allo scalo sardo, non è solo il fragile import-export dell'isola. Ad essere tagliato fuori dalle grandi rotte commerciali fra Oriente ed Occidente è un po' tutto il "Sistema Italia", escluse le propaggini sul versante nord-ovest e nord-est, direttamente connesse alle grandi vie ferroviarie che portano al centro dell'Europa e dei suoi mercati. Per capire meglio occorre capire chi sono i protagonisti della storia. La società **Cagliari** International Container Terminal (CICT) è controllata al 100% da Contship Italia. La quale a sua volta è controllata al 66% da Eurokai, leader tedesco della terminalistica continentale con sede ad Amburgo, e al 33% da Eurogate, altra società tedesca partecipata fifty-fifty da Eurokai e Blg Logistics, soggetto pubblico-privato le cui azioni di maggioranza sono detenute dalla municipalità di Brema. "Fino ad aprile 2019", spiega William Zonca, segretario regionale



della Uil Trasporti, "Contship controllava Cagliari e Gioia Tauro, unici scali italiani che svolgono una prevalente attività di transhipment, ovvero lo smistamento delle merci provenienti da Asia, Americhe eccetera, verso gli altri porti del Mediterraneo, e viceversa. Ora il transhipment italiano, unico caso nel panorama internazionale, "è in crisi da anni", continua Zonca, "ed è interamente in mano a Contship Italia fino ad aprile 2019, quando Gioia Tauro entra nell'orbita Msc. Da allora lo scalo calabrese vive di nuova vita, vengono immediatamente investiti oltre 140 milioni di euro, e i traffici vedono un'impennata di oltre il 30% rispetto agli ultimi anni targati Contship. Cagliari invece continua a vivere una profonda crisi, fino a giungere ai licenziamenti collettivi decisi a giugno 2019". Nel frattempo "Contship investe nel nuovo Terminal Container di Tangeri a partire dal 2007, manda gli operatori marocchini in formazione professionale a Cagliari e avvia le attività portando a compimento enormi investimenti. Dopo 10 anni, i volumi di Contship a Tangeri registrano oltre 1,4 milioni di contenitori all'anno e nella primavera 2019 viene ufficializzata la partecipazione di Contship nel raddoppio del secondo terminal di Tangeri, che sarà in grado di movimentare nel 2020 ulteriori 1,5 milioni di contenitori l'anno". Contestualmente, nonostante i 18 milioni di utili netti di esercizio negli ultimi 10 anni a partire dal 2009, con una sola annualità chiusa in passivo nel 2018 (per tre milioni e trecentomila euro) Contship decide di ritirarsi dallo scalo sardo. Una fine quasi annunciata, denunciano i sindacati, dopo che la società ha lasciato fermi 60 milioni di euro del Contratto di localizzazione, attivato su richiesta della stessa Contship e che avrebbe dovuto consentire l'adeguamento delle infrastrutture del porto per poter accogliere le grandi navi merci di ultima generazione che oggi solcano il mare Mediterraneo. Perché? Da sempre, le due principali rotte di ingresso delle merci in Europa (in particolar modo quelle dall'est del mondo) sono l'Italia e la Germania. Lo sbarco delle merci in Italia provenienti per esempio dalla Cina, garantisce 6 giorni di risparmio sulla navigazione fino ad Amburgo o Brema. In 8 ore, le merci possono raggiungere la Baviera via treno. I porti italiani dunque sono i naturali competitor di quelli del Nord Europa come Rotterdam e Anversa. Ecco perché, secondo i sindacati Contship non effettua investimenti sulle gru di banchina a Gioia Tauro dal 2009, e non li ha mai effettuati a Cagliari. In questo modo, lo scalo sardo non è in grado di accogliere le sempre più grandi navi che solcano i mari, veri e propri convogli monstre da oltre 20 mila Teu e che rappresentano ormai il 65% delle merci che transitano nel Mediterraneo. Cagliari non è in grado di lavorare nemmeno una delle grandi rotte tra Cina e Med/Europa messe in campo da Maersk, CMA, COSCO, MSC e Hapag Lloyd. Nessun porto in Italia è in grado di accogliere le navi da 20mila teu, mentre possono farlo Tangeri e i porti tedeschi. Così Eurokai/Contship utilizzano Tangeri (e ora Cipro per il Mediterraneo orientale) come scalo per il transhipment nel Mediterraneo e gli scali tedeschi per l'ingresso dei grossi flussi di merce containerizzata nel continente europeo. "A luglio 2019, i porti italiani non servono più: Gioia Tauro viene ceduta ad aprile 2019, e Cagliari viene portata alla cessazione attività", conclude Zonca Conto alla rovescia per salvare il porto, guardando alla Cina. L'8 luglio i sindacati confederali convocano a Cagliari una riunione bipartisan insieme ai rappresentanti dell'isola eletti alla Camera e al Senato, per cercare di fermare il countdown sul Porto Canale e chiedere l'istituzione di un tavolo nazionale di emergenza allargato al ministero dei Trasporti, dello Sviluppo e dell'Economia al fine di rilanciare la competitività dello scalo industriale. Unica strada per provare a rinascere è rendere appetibile lo scalo ai grandi investitori stranieri, in primis la Cina, attraverso l'istituzione della Zona Economica Speciale (Zes), compresa nel piano industriale che la Regione Sardegna ha inviato nel novembre 2018 alla presidenza del Consiglio, ma che ancora non vede la luce. La Zes e la Zona franca doganale interclusa, prevista nel progetto, sono allo stato attuale le uniche leve in grado di attrarre nuovi operatori in un quadro di forte trasformazione del transhipment internazionale, che per complesse ragioni geopolitiche e commerciali non incrocia più rotta da e per l'isola. "In pochi anni, dal punto di vista dei traffici commerciali è cambiato il mondo", spiega il presidente dell'Autorità portuale Massimo Deiana. "Oggi le grandi alleanze marittime mondiali dettano legge e scelgono altre rotte ed altri porti (Genova e Trieste, direttamente connessi al continente, ma anche il nord Africa, Marocco ed Egitto)". In questo sistema vince chi offre tariffe inferiori e ha un mercato retrostante raggiungibile direttamente connesso al porto, in grado di garantire

viaggi sempre a pieno carico delle navi all' andata e al ritorno. Per contrastare questa tendenza e rilanciare la competitività servono almeno due presupposti: "La creazione di insediamenti produttivi che giustifichino l' arrivo delle navi con le materie prime e la loro ripartenza con il carico di prodotti finiti e di zone portuali destinate di regime fiscale agevolato e di una forte semplificazione amministrativa". Scontro istituzionale sul **Porto** Canale. Al momento però sembra che a vincere sia proprio la burocrazia. L' ipotesi della Zes continua a vedere l' opposizione del Mibact che tiene fermo il punto sui vecchi vincoli ambientali nell' area antistante il mare ormai integralmente trasformata dall' insediamento del **Porto**. Una situazione al limite dello scontro istituzionale, di fronte alla quale si è fermato il decreto attuativo sulla Zes già pronto da parte della ministra del Sud, Barbara Lezzi . Anche l' Autorità Portuale del capoluogo sardo è ferma: non può concedere lo sblocco dei vincoli congelati da anni e riesumati da un' ultima sentenza del Consiglio di Stato che in pratica dice che lo scalo industriale del capoluogo non aveva tutte le autorizzazioni per essere costruito. Non fuori legge però: il via ai cantieri era stato dato legittimamente in attesa delle decisioni sui ricorsi in tribunale. Le opere sono state finite ma utilizzate prima dei tempi della giustizia. In questa situazione ingarbugliata l' ultima speranza per il **porto** industriale di **Cagliari** rimane un intervento della Presidenza del Consiglio dei ministri. "Senza lo sblocco - spiega il presidente dell' Autorità dei porti dell' Isola, Deiana - non si possono realizzare insediamenti per oltre novanta milioni. E si crea anche una situazione di mancata chiarezza che scoraggia interventi e investimenti. Speravamo di poter risolvere tutto, invece i tempi, preziosi in momenti difficili come questo, si allungano. Ora confidiamo nella presidenza del Consiglio dei ministri"

Parte terminale molo Marullo, approvato l' ampliamento

Milazzo Approvato dall' **Autorità portuale** l' ampliamento della parte terminale di molo Marullo. Il progetto - spesa di 450 mila euro - è finalizzato a tracciare tutti quegli interventi per i quali sono disponibili ben sette milioni di euro. In buona sostanza si otterrà un vero e proprio prolungamento della parte finale che attualmente viene utilizzato per l' attracco di qualche nave da crociera quando la stessa prevede la sosta a Milazzo. L' intervento - così come spiegato nella relazione tecnica - è volto all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino. Si andrà a modificare l' attuale conformazione oggi costituita da un tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. La limitata larghezza del molo foraneo impedisce, di fatto, un comodo utilizzo del banchinamento e ciò in particolare ne limita l' uso sia per le operazioni commerciali (benché allo scopo sia destinata un' altra banchina del porto) che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera, non essendo possibile collocare comodamente le strutture ricettive per i passeggeri o i pullman. È invece ancora in fase di affidamento lo studio di fattibilità dell' intervento che riguarda la realizzazione di una infrastruttura **portuale** atta a garantire gli ormeggi di navi da crociera all' esterno del molo foraneo i cui lavori erano già previsti nel Pot 2014-2016 per un importo presunto pari a un milione di euro. L' obiettivo dell' **Autorità portuale** è anche quello di realizzare, ma in un secondo momento, una stazione marittima a servizio sia del molo Marullo, attuale banchina di attracco delle unità croceristiche, che di un futuro pontile a giorno destinato al tenderaggio per le navi da crociera oltre i 230 metri da ancorare in rada. La superficie complessiva del terminal passeggeri sarà pari a 740 metri quadrati con sala d' attesa provvista di idonee sedute, desk check-in, servizi igienici, uffici, linee controllo security passeggeri, linee controllo bagagli, infopoint passeggeri. All' esterno si realizzeranno aree di sosta per i bus. Al momento per quanto riguarda quest' opera però si è ancora nella fase della fattibilità. Non c' è dubbio però che si tratta di un investimento del quale la città ha necessità se vuole puntare sul crocierismo. Ma è chiaro che occorre accelerare i tempi soprattutto per quanto riguarda li appalti. Il punto sugli interventivolti ad attrarre le grandinavi da crociera.



Zes per Messina: fra annunci e realtà

Michele Bisignano: "Messina non avrà una sua Zes autonoma"

L'ex assessore della giunta provinciale Michele Bisignano lancia un allarme in merito alla zona economica speciale per la città dello Stretto: la Zes per Messina non sarà autonoma, bensì sarà inserita in una realtà territoriale più estesa, che comprenderà porzioni di territori ricadenti nelle province di Catania, Siracusa, Ragusa e Caltanissetta. Secondo Bisignano la Zes di Messina verrà gestita da un Comitato di indirizzo, con una "governance" che prevede un ruolo preponderante del Presidente e del Segretario Generale della Autorità di Sistema Portuale di Augusta e Catania: "Tempo fa è stato annunciato, da vari esponenti istituzionali e politici, che Messina avrà una sua zona economica speciale. Ma la realtà è e sarà diversa, a meno che non vi sia qualche iniziativa parlamentare a livello nazionale, in sede di ridefinizione di alcuni aspetti tecnico-giuridici riguardanti la istituzione delle Zes nelle regioni meridionali. Perché, allo stato attuale, Messina non avrà una sua Zes autonoma, ma farà parte di una realtà territoriale più estesa, nella cui gestione potrà avere, forse, solo una presenza minoritaria. Anche se va dato atto al lavoro e alla iniziativa del Commissario straordinario della Autorità Portuale di Messina e Milazzo, che ha fatto da elemento propulsivo e di raccordo con il Governo Regionale; formulando una proposta articolata in linea con il Piano Regolatore Generale Portuale, e che recepisce le indicazioni di realtà locali e di categorie sociali, ed in parte, la proposta tecnica presentata a suo tempo dal gruppo di studio costituente "Labormetro". Iniziativa della A.P. che ha portato all' inserimento di ampie porzioni del territorio cittadino e provinciale nella proposta di individuazione della Zes della Sicilia Orientale. Ma rimane il problema di fondo, che, a differenza di quanto era stato sostenuto un anno fa dal Presidente della Regione e da altri rappresentanti del Governo Regionale i quali prospettavano la possibilità di una Zes correlata allo stato di Città Metropolitana, vede la realtà messinese inserita in una Zes più ampia che comprenderà anche porzioni di territori ricadenti nelle province di Catania, Siracusa, Ragusa e Caltanissetta. Ciò significa che la Zes di Messina verrà gestita da un Comitato di indirizzo, con una "governance" che prevede un ruolo forte ed operativo del Presidente e del Segretario Generale della Autorità di Sistema Portuale, che è quella di Augusta-Catania. Ma va sottolineato che il percorso non è ultimato, ma sono necessari altri passaggi importanti e decisivi perché si abbia la istituzione, e non la semplice individuazione della ZES. Ad iniziare dalla predisposizione e presentazione di un Piano di Sviluppo Strategico che deve contenere, fra l' altro, una analisi dell' impatto sociale ed economico atteso dalla istituzione della ZES, una relazione relativa alle tipologie di attività produttive che si intendono promuovere ed attrarre, ed a quelle esistenti che si intendono rafforzare, evidenziando la sussistenza di un nesso economico funzionale con le varie aree portuali e con le infrastrutture di collegamento fra aree non contigue, l' indicazione delle agevolazioni e semplificazioni amministrative di competenza della Regione, senza oneri a carico della finanza statale, oltre altri adempimenti. Un Piano strategico che va elaborato dopo una consultazione con i Sindaci dei Comuni i cui territori sono interessati dalla localizzazione della ZES, e con altri soggetti pubblici e privati. Ma in tutto questo contesto, che riguarda lo sviluppo del nostro territorio, vi è un "convitato di pietra", ovvero la Città Metropolitana e chi, attualmente, la rappresenta. Il Sindaco della Città Metropolitana che dovrebbe svolgere un ruolo di raccordo con stakeholders operanti sul territorio provinciale, e mettere a disposizione del gruppo che, a livello regionale dovrà elaborare un piano strategico complessivo, gli strumenti di pianificazione strategica e territoriale di cui dispone l' Ente. Perché sarebbe inammissibile che per gli indirizzi di sviluppo del nostro territorio si dovesse tener conto di decisioni assunte da altre



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

realtà che non siano quelle riconducibili a categorie istituzionali, sociali e produttive della nostra città e della nostra provincia"- conclude Michele Bisignano.

MF

Catania

Le proposte all' amministrazione di Catania

Tra gli Ordini e l' Ance, un patto concertato

I progetti esecutivi: è questo l' anello mancante tra i 772 milioni di euro stanziati per il Patto per Catania e la loro traduzione in cantieri operativi e opere. Una mancanza dovuta, a sua volta, a un' altra criticità, quella di specifiche risorse umane all' interno dell' amministrazione pubblica. Ma sia il Comune che i vari portatori d' interesse, in primo luogo gli imprenditori edili e gli esperti di professioni tecniche, stanno lavorando per trovare una soluzione, anche condividendo insieme proposte e strategie. Com' è avvenuto nella sede dell' Ance di Catania dove il presidente dei costruttori etnei, Giuseppe Piana, ha invitato sindaco, assessori e dirigenti comunali, docenti universitari, rappresentanti della Regione Siciliana, degli Ordini professionali e di grandi imprese. «Il nostro auspicio è l' istituzione di una normativa speciale per creare un apposito ufficio, dotato di mezzi e poteri straordinari, per la corretta gestione del Patto», ha sottolineato Piana, «in Italia contiamo diversi esempi di soluzioni simili adottate per emergenze di cui è necessario avere tempi certi. L' emergenza sociale e infrastrutturale di Catania non è meno bisognosa e necessita di scelte e strumenti straordinari». Ed è basandosi su azioni precise che il Comune di Catania, dal proprio canto, ha avviato, certo laddove possibile, una rimodulazione dei finanziamenti, dando la priorità «al sostegno dell' edilizia sociale e dell' emergenza abitativa» come ha affermato il primo cittadino, Salvo Pogliese, che ha ribadito anche l' importanza di un' opera come la mantellata del Porto, per la quale l' amministrazione stanzierà 5 milioni di euro, grazie alla collaborazione con l' Autorità Portuale e il suo presidente, **Andrea Annunziata**, che si è impegnato a intercettare il resto dei fondi con altre misure disponibili. Per il presidente dell' Ordine degli architetti etneo, Alessandro Amaro, occorre «affidare i progetti ai professionisti tramite i concorsi di progettazione, offrendo così vantaggi sotto tutti i punti di vista: ai cittadini viene garantita la qualità del progetto, ai professionisti opportunità di lavoro e all' amministrazione pubblica procedure più snelle». Posizione condivisa anche dal presidente del locale Ordine degli Ingegneri, Giuseppe Platania, che ha puntato l' attenzione sul tema delle periferie urbane: «Non può mancare tra i punti programmatici del Patto un loro rilancio in termini infrastrutturali ed edilizi, la cui ricaduta sociale e politica sarebbe chiaramente straordinaria. Mi riferisco alla qualità dell' abitare, all' agenda dei servizi, alle opere di urbanizzazione secondaria». In tale modo, il Patto per Catania può divenire anche chiave di lettura generale dei bisogni della città, economici, culturali, sportivi, antropologici, com' è emerso durante il dibattito. «Le opere del Patto chiaramente non si fermano qui», ha evidenziato il presidente di Confindustria Catania, Antonello Biriaco, «la lista è lunga e variegata, a partire dalle prime già realizzate nella zona industriale, per proseguire con l' impianto di depurazione comunale, la sistemazione idraulica di alcune aree e tutti gli interventi che riguardano strade, scuole, rete museale e altro ancora». Le conclusioni sono state affidate all' urbanista Paolo La Greca, docente presso l' ateneo catanese, che ha sottolineato il valore della «sostenibilità», intesa come «vivibilità della città, necessaria per frenare la drammatica e continua perdita della nostra migliore risorsa: le intelligenze del territorio». (riproduzione riservata)

CARLO LO RE



Informazioni Marittime

Trapani

A Trapani inaugurato il Fast Ferry Terminal

Ospiterà il milione di passeggeri che ogni anno raggiunge le isole Egadi e Pantelleria.

È stato inaugurato il Trapani Fast Ferry Terminal, la nuova struttura sulla Banchina Marinella del porto di Trapani voluta dall' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, che sarà il punto di riferimento per il milione di passeggeri che ogni anno raggiunge dalla città della Sicilia occidentale le isole Egadi e Pantelleria. "Quella di Trapani - ha dichiarato il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti - è la prima nuova costruzione che nasce in uno dei nostri scali e sono orgoglioso dei tempi di realizzazione molto stretti e del rispetto delle risorse finanziarie impiegate per l' attuazione dell' opera. Naturalmente non ci fermeremo, stiamo lavorando per i dragaggi, per il salpamento del Ronciglio, per la manutenzione complessiva dello scalo e per la sistemazione dell' esistente stazione marittima".

