



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 16 giugno 2019**



Prime Pagine

16/06/2019	Corriere della Sera	6
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	Il Fatto Quotidiano	7
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	Il Giornale	8
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	Il Giorno	9
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	Il Manifesto	10
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	Il Mattino	11
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	Il Messaggero	12
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	Il Resto del Carlino	13
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	Il Secolo XIX	14
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	Il Sole 24 Ore	15
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	Il Tempo	16
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	La Nazione	17
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	La Repubblica	18
Prima pagina del 16/06/2019		
16/06/2019	La Stampa	19
Prima pagina del 16/06/2019		

Venezia

16/06/2019	Corriere del Veneto Pagina 10	<i>Alberto Zorzi</i>	20
Crociere, maxi-vertice sugli scavi Anche la Regione contro il vincolo			
16/06/2019	Il Gazzettino Pagina 26		21
L' ipotesi di referendum sulle grandi navi a Venezia non è democrazia ma dimostrazione di inadeguatezza			
16/06/2019	Il Gazzettino Pagina 26		22
Perché è impossibile dentro la laguna			
16/06/2019	Il Gazzettino Pagina 35	<i>DIEGO DEGAN</i>	23
Navi a Chioggia, serviranno 700 milioni			
16/06/2019	Il Gazzettino Pagina 35		25
Il viaggio separato su due motoscafi di Toninelli e Musolino			
16/06/2019	Il Gazzettino Pagina 35		26
I No-gpl: «Basta decisioni che non coinvolgono la città»			

16/06/2019	Il Gazzettino Pagina 35		27
<hr/>			
16/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2		28
«Il diritto di voto spetta anche noi» Sul referendum è scontro aperto			
<hr/>			
16/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2		30
«Porto San Leonardo o Fusina» Il Pd non vuole altri scavi			
<hr/>			
16/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2		31
Lo studio del 2017 che aveva scelto Porto Marghera			
<hr/>			
16/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3		32
«San Nicolò non ci piace Il ministro venga qui»			
<hr/>			
16/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3		33
Ferro: «Pronti a votare sì La città è già d' accordo Ora un Consiglio aperto»			
<hr/>			
16/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3		34
La genialata di Toninelli e la cronica incapacità di decidere			
<hr/>			
16/06/2019	La Tribuna di Treviso Pagina 12		35
Referendum sulle grandi navi I Comuni: contiamo anche noi			

Savona, Vado

16/06/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 16		36
Trasporti, la Liguria insegue il business del Gnl «Entro l' estate 2020 due stazioni per camion»			
<hr/>			
16/06/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 20-21		37
Testata super diga della piattaforma: «Potrà reggere a ondate estreme»			
<hr/>			
15/06/2019	Informazioni Marittime		39
Arrivano a Vado Ligure altre tre gru di banchina			
<hr/>			
15/06/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	40
Vado Ligure Treminal APM arrivate tre mega gru di banchina			
<hr/>			
15/06/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	41
Test positivi per la nuova Diga di Vado Ligure			

Genova, Voltri

16/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 20		42
Idea nuovo Expo per Genova Signorini e Bucci: si può fare			
<hr/>			
16/06/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9	<i>di Massimo Minella</i>	43
Una nuova Expo a Genova La sfida di Signorini			
<hr/>			
15/06/2019	Genova Post		45
Expo, Toti e Bucci d' accordo con Signorini: «Ci sono le premesse per la candidatura»			
<hr/>			
15/06/2019	Genova Post		46
Toti e Bucci concordati: «Genova può ospitare una Expo tematica»			
<hr/>			
15/06/2019	ilsole24ore.com		47
Genova studia la candidatura all' Expo			
<hr/>			
15/06/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	48
Expo, Genova pensa a una candidatura			
<hr/>			
16/06/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4	<i>di Massimiliano Salvo</i>	49
Portuali contro la rotta delle armi			
<hr/>			
15/06/2019	Genova Post		50
Porto di Genova, in arrivo un' altra nave carica di armi: previsto presidio a ponte Etiopia			
<hr/>			
15/06/2019	Genova Post		51
Porto di Genova, la seconda nave delle armi "tarda" ad arrivare: attracco posticipato al 20 giugno			
<hr/>			
16/06/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 7		52
Genova accende per strada 57mila nuove lampade a led			

16/06/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 5	53
<hr/>		
16/06/2019	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	54
<hr/>		
Il Sistema portuale ligure in audizione alla IX Commissione Trasporti		

Ravenna

14/06/2019	Portoravennanews	55
<hr/>		
Investire a Ravenna, nel porto e non solo		

Livorno

16/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 43	57
<hr/>		
«Il porto rischia, troppi scontri»		

Piombino, Isola d' Elba

16/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 18	58
<hr/>		
Crocieristi all' assalto del centro storico con bus, trenino ma pure in bicicletta		
16/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 21	59
<hr/>		
Raddoppio della banchina interna Un milione e mezzo per l' opera		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 39	60
<hr/>		
«Pochi controlli, troppi morti»		
16/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42	61
<hr/>		
Aumentare la sicurezza in mare		
16/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 45	62
<hr/>		
L' inquinamento dei porti		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 39	63
<hr/>		
L' Authority non dà risposte lavoratori Pas in agitazione		

Bari

16/06/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 37	64
<hr/>		
Il porto come discarica ma ora torna a splendere		
16/06/2019	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 3	65
<hr/>		
Melucci contro Mittal: «Sceglie aziende estere ora via le concessioni»		

Cagliari

15/06/2019	Ansa	66
<hr/>		
Porti: Grendi, pronti a investire a Cagliari ma crisi frena		
15/06/2019	Ansa	67
<hr/>		
Porto Cagliari, Grendi pronta a investire		
15/06/2019	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	68
<hr/>		
Cagliari: insediato al Mit il tavolo istituzionale sul porto		

Focus

16/06/2019	La Repubblica Pagina 2	69
<hr/>		
Porti chiusi aeroporti aperti la beffa tedesca		

Salvini ferma in mare la nave con l' accordo dei ministri 5S

1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/I)

DOMANI le migliori storie di imprese su

QV economia lavoro

IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO



LA NAZIONE

Fondato nel 1859

DOMENICA 16 GIUGNO 2019 | € 1,50 | Anno 161 - Numero 164 | Anno 20 - Numero 164 | www.lanazione.it



SANTA CROCE SULL'ARNO, EDUCATORI INCASTRATI DALLE TELECAMERE

Bambini presi a bastonate per insegnare il Corano

BARONI ■ A pagina 12



L'EDITORIALE

SFILA IL FUTURO

di FRANCESCO CARRASSI

SI È CHIUSO col sorriso «Pitti Uomo 96». La moda maschile ha riaperto la sua 'casa' naturale: Firenze. E da qui ha parlato a tutto il mondo. Le eccellenze, le grandi firme, l'estro e la genialità si sono dati appuntamento alla Fortezza da Basso e nelle tante manifestazioni in città. Grandi numeri ancora una volta per espositori e compratori che si sono immersi tra affari e mercato, tra colori e novità. Tutte le volte che arriva a Firenze «Pitti Uomo» vorremmo tracciare un bilancio e disegnare le prospettive del futuro prossimo. E' un appuntamento talmente importante e storico che segna il tempo di Firenze, della Toscana e del nostro Belpaese. E quindi ci invita a riflettere sullo scenario che viviamo. Vorremmo dare buone notizie sul fronte infrastrutturale, motore della competitività globale. Purtroppo siamo ancora in attesa. E non sappiamo quando questa terminerà. Si parla di «sbloccacantieri» e invece i lavori sono sempre fermi e con essi l'economia del nostro territorio.

[Segue a pagina 20]

Solo uno su dieci sa cos'è il Csm

Sondaggio Scandalo toghe: l'86% degli italiani assiste senza capire

Servizi e NOTO ■ Alle p. 2, 3 e 5



ADDIO MAESTRO

FRANCO ZEFFIRELLI SI È SPENTO A 96 ANNI UNA VITA INIMITABILE TRA TEATRO, FILM E OPERA

GATTA, BOGANI e GIULIANI FOTI ■ Alle pagine 24 e 25

NEL SENESE

Bruciato vivo nell'auto E' mistero

BROGI ■ A pagina 19

ERA AI DOMICILIARI

«Sesso e chat con le allieve» Il prof si spara

FEMIANI ■ A pagina 10

LA YOUTUBER VISCARDI

Sofia, mito social dei ragazzini: meglio la vita vera

BERTI ■ A pagina 14

DOMANI IL TAX DAY

Dall'Imu alla Tasi La stangata fiscale costa 33 miliardi

PEREGO ■ A pagina 21

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



SENZA BANDIERE
Totti deluso divorzia dalla Roma



FRANCI ■ Nel QS

BRACARDI RACCONTA
«Patroclouoo Radio accesa dal mio urlo»



DEGLI ANTONI ■ A pagina 27

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 **ZENERGY LOADING**

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



la Repubblica

Oggi a € 2,50

con
L'Espresso
Domenica
 16 giugno 2019
 Anno 44 - N°142
Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Carlo Verdelli*CLARKS
ORIGINALS
 THE ORIGINAL DESERT BOOT SINCE 1938
 Distribuito da Asak & Co. SpA

L'editoriale

Il valore perduto del bene collettivo

di **Eugenio Scalfari**

Vorrei capire e spiegare che cos'è la "pubblica opinione". Se ne parla di continuo ma non si capisce bene come si forma, come cambia e su quanta gente influisce. La nostra è una specie determinata dall'io e quindi pensa soprattutto se non addirittura esclusivamente a sé stessa. Per una specie che vive in tutto il pianeta la pubblica opinione è un tema non facile da risolvere. Pensiamo a noi stessi ma abbiamo continui contatti - buoni o cattivi che siano - anche con gli altri, quale che ne sia la razza, il sesso, l'età. Da questa marea nasce la pubblica opinione: come evolve? Come si diffonde e come si differenzia in vari modi? Il tema non è da poco poiché la pubblica opinione è una sorta di molla che mette in moto in molteplici direzioni l'umanità. Per fare un esempio concreto e allo stesso tempo antico e recente, mi viene in mente *La Marsigliese*. Ve la ricordate? "Allons enfants de la Patrie / Le jour de gloire est arrivé! / Contre nous de la tyrannie / L'étendard sanglant est levé! / ... Aux armes, citoyens! / Formez vos bataillons! / Marchons! Marchons!". In Francia è l'inno nazionale ma si diffuse in tutta Europa e quando si canta a Parigi commuove ancora l'animo dei cittadini. Vogliamo dire che in questi modi si formano le pubbliche opinioni? Fino a quei tempi la pubblica opinione non era molto diffusa; le persone colte avevano i loro valori e i loro ideali e questa era la loro opinione, naturalmente più singola che collettiva.

● continua a pagina 37

Il caso

Totti, è rottura il Capitano lascia la Roma



▲ 42 anni Francesco Totti

 di **Matteo Pinci** ● a pagina 44
 con un commento di **Mensurati**
 ● a pagina 36

Migranti, il trucco tedesco Sedati e spediti in Italia

Il fallimento della linea Salvini: in 1.200 già trasferiti nel nostro Paese. E Berlino vuole aumentare i voli
 Le denunce: "In Germania calanti ai profughi per impedire le rivolte, arresti davanti alle chiese"
 Il piano del governo contro la multa Ue: ridurre il deficit usando i risparmi del Reddito e di quota 100

di **Tonia Mastrobuoni**

Il retroscena

Non ha fatto in tempo a dire, in inglese, «non voglio venire» che quattro poliziotti lo hanno buttato a terra, lo hanno immobilizzato e gli hanno stretto le manette intorno ai polsi e alle caviglie. Poi lo hanno trasportato nell'hangar di un aeroporto e lo hanno fatto salire su un aereo con destinazione Roma. Era il 23 novembre del 2018.

 ● alle pagine 2 e 3
 servizi di **Conte** ● a pagina 4

Il baratto di Conte per l'Europa

di **Tommaso Ciriaco**

Conte ha un disperato bisogno di tempo. Per evitare la procedura contro l'Italia, ma non solo.

● a pagina 4

L'INCHIESTA

Csm, la congiura tra i pm capitolini

Coinvolto anche il capo della corrente vincente
 Orlando: il Pd deve discutere di Lotti e Ferri

di **Bonini, Casadio, Milella e Vitale**

● alle pagine 6, 7 e 8

AVEVA 96 ANNI

Addio a Zeffirelli l'esteta ribelle

di **Cirinei, Finos, Fumarola e Videtti**

● alle pagine 10 e 11



▲ Regista Franco Zeffirelli è morto ieri all'età di 96 anni

Il personaggio

Andrea Bocelli

Una lunga vita fuori dai cori

di **Francesco Merlo**

Tutte le volte che Franco Zeffirelli parlava di Dio io chiudevo gli occhi e vedevo mio nonno, sempre allegro mentre parlava delle bellissime cose che aveva fatto e di quelle meravigliose che avrebbe fatto.

● a pagina 36

"Era un uomo rinascimentale nel nostro tempo"

Giancarlo Giannini

"Un cattolico che non ha mai amato la sinistra"

Claudia Durastanti La straniera

5
EDIZIONI

La nave di Tesoro

In corso di traduzione in 15 Paesi

LXXIII
PREMIO
STREGAFinalista alla LXXIII
edizione del Premio Strega
 Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
 Tel. 06/49822, Fax 06/4982233 - Sede: 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: publicita@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

Visti da vicino Malick, il monaco della regia che odia la mondanità
ANTONIO MONDA — P. 23

Calcio L'Italia degli under 21 in campo oggi per gli europei
GUGLIELMO BUCCHERI — P. 30



Tennis Parla Kermode (Atp) "Tsitsipas è già una rockstar"
BRUSORIO E SEMERARO — P. 35



LA STAMPA



DOMENICA 16 GIUGNO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ANNO 153 N. 163 IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ART. 1 COMMA 1, DCB - TO www.lastampa.it

PECHINO IN DIFFICOLTÀ

HONG KONG TRINCEA DEI DIRITTI

MAURIZIO MOLINARI

La decisione delle autorità di Hong Kong di sospendere la controversa legge sull'estradizione in Cina testimonia la vulnerabilità del potere di Pechino alle proteste di piazza. A trent'anni di distanza dalla repressione di Piazza Tienanmen, quando il regime comunista usò i tank per schiacciare nel sangue le speranze di una perestrojka cinese, la mobilitazione dei giovani di Hong Kong ha obbligato Pechino a fare marcia indietro. Il consiglio di Hong Kong, guidato da Carrie Lam, voleva approvare il regolamento che rende possibile le estradizioni in Cina consentendo in questa maniera di avere uno strumento legale per trasferire nelle prigioni della Repubblica popolare qualsiasi tipo di «criminale», inclusi ovviamente quelli che in realtà sono degli oppositori politici. Il punto è che nessun Paese democratico ha un trattato di estradizione con Pechino perché il suo sistema della giustizia si distingue per violazioni sistematiche dei diritti umani, gestione diretta da parte della polizia e un'agghiacciante sequenza di condanne a morte. Per la Cina di Xi Jinping che ha l'ambizione di guidare la globalizzazione dei commerci, di sfidare gli Stati Uniti nella corsa all'intelligenza artificiale e di realizzare una spettacolare «Via della Seta» a cavallo dell'Eurasia, il sistema giudiziario è un tallone d'Achille che ricorda a qualsiasi Paese democratico i gravi rischi che vi incorrono i propri cittadini per il solo fatto di esprimere un'opinione non gradita o di visitare un sito web non permesso.

Sono queste le ragioni che hanno spinto i giovani di Hong Kong a scendere in piazza contro la norma sull'estradizione in Cina, riuscendo a paralizzare l'ex colonia britannica con una marea umana che ha superato il milione di anime.

CONTINUA A PAGINA 19

MERCOLEDÌ INCONTRO TRA CONTE E IL MINISTRO BONAFEDE PER AFFRONTARE LA CRISI

Csm, in difesa del Colle lo scudo di 5 Stelle e Pd

Paragone e Orlando: teniamo il fango lontano dal presidente Mattarella

LE CONSEGUENZE DELLO SCANDALO

IL PERICOLO DI INDEBOLIRE IL QUIRINALE

UGO MAGRI — P. 18

Pd e Movimento 5 Stelle sono d'accordo su un punto: il Quirinale va tenuto fuori dalla rissa scoppiata intorno al Csm, gli schizzi di fango della vicenda delle nomine al Consiglio superiore della Magistratura non devono arrivare fino al Presidente. Soltanto la Lega resta in silenzio.

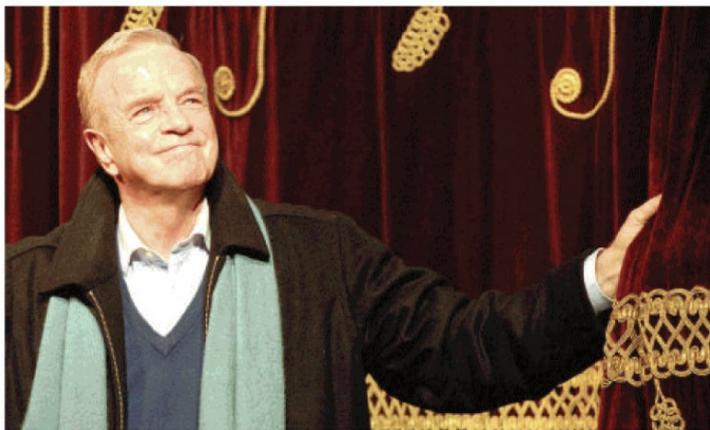
DI MATTEO, GRIGNETTI, TOMASELLO — PP. 4-5

IL PIANO DEL MINISTRO BONISOLI

“Nei musei ora basta con i direttori-padroni deciderà il governo”

EMANUELA MINUCCI — P. 7

Cala il sipario: addio a Zeffirelli, una vita dedicata all'arte



Franco Zeffirelli è morto ieri a Roma all'età di 96 anni. Sarà sepolto al cimitero delle Porte Sante di Firenze

IL CINEMA

Alfiere appassionato della bellezza italiana

FULVIA CAPRARA — P. 20

IL TEATRO

Il suo talento visionario reinventò Shakespeare

MASOLINO D'AMICO — P. 21

L'OPERA

L'inarrivabile gusto per il kolossal

ALBERTO MATTIOLI — P. 22



LA SVOLTA SOVRANISTA DELLA 'NDRANGHETA ORA FA AFFARI IN RUSSIA DOMENICO QUIRICO PP. 2-3

L'ULTIMA VITTIMA DELLA STRAGE DI NIZZA

IL CREPACUORE LO UCCIDE TRE ANNI DOPO

ELENA STANCANELLI

Sehnsucht. E' una parola tedesca, significa "nostalgia profonda di qualcosa". Di qualcosa o di qualcuno. La cita Julian Barnes in un libro intitolato "Livelli di vita" dove, raccontando tre storie bizzarre accumulate dalla passione per il volo, parla invece, ostinatamente, del suo dolore. Del lutto per la morte di sua moglie, Pat Kavanagh, agente letteraria alla quale era legato da più di trent'anni (salvo una parentesi nella quale lei lo aveva lasciato per la scrittrice Jeanette Winterson). Ci sono due tipi di solitudine, spiega lo scrittore inglese. Quella di chi non ha trovato qualcuno da amare, e quella di chi è stato privato della persona che amava. La prima, che corrisponde a quel sentimento, sehnsucht, è la peggiore. Proviamo quella solitudine da adolescenti, quando il mondo è un territorio ostile dove tutti sembrano muoversi con disinvoltura tranne noi. E seduti su una panchina a leggere Sartre, scivoliamo nelle catacombe dell'esistenza.

CONTINUA A PAGINA 19

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89
enotecacompura@phoo.it

STAMPA PLUS

ST+

LE STORIE

VALENTINA SARMENGIHI
La famiglia che vive in una casa di paglia
P. 27

LORENZA RAMPINI
L'orto dove chiunque può coltivare verdure
P. 27

GIUSEPPE LEGATO, ANDREA ROSSI
Concorso in peculato Appendino indagata
P. 43

FRANCO GIUBILEI
Amanda sul palco: "Ho pensato al suicidio"
P. 13

COALVI RAZZA PIEMONTESE

Coalvi

Crociere, maxi-vertice sugli scavi Anche la Regione contro il vincolo

Domani ci sarà anche l' Ambiente. La delusione delle compagnie: tempi lunghi

Alberto Zorzi

VENEZIA Non sarà una semplice riunione tecnica di passaggio, ma potrebbe essere quella, «epocale», per trovare finalmente la quadra sul protocollo fanghi, forse anche con la presenza di due ministri, oltre ai tecnici: quello delle Infrastrutture Danilo Toninelli, padrone di casa, e quello dell' Ambiente Sergio Costa.

Erano stati lo stesso Toninelli e il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino, nel corso della visita del ministro a Venezia l' altro ieri, a dire che domani ci sarebbe un nuovo incontro. Ma non sarà sulle ipotesi in campo per la delocalizzazione del nuovo terminal crociere, ora che in pole position ci sono San Nicolò al Lido e Chioggia; bensì sul nuovo protocollo che dovrebbe sostituire quello in vigore dal 1993 per la gestione dei sedimenti in laguna. Argomento che Toninelli aveva affrontato a lungo dopo aver visto i siti potenziali, sia dall' alto in elicottero, che da una motovedetta della Guardia Costiera. «Per dragare il canale Vittorio Emanuele serve il protocollo fanghi - ha detto il ministro - senza protocollo e senza una caratterizzazione che dica se quei fanghi sono velenosi o no, quella soluzione non esiste».

Anche questa è dunque una delle priorità che Toninelli vuole affrontare, insieme al collega Costa, dato che l' Avvocatura dello Stato, in un parere, ha specificato che servirà un decreto tra i due ministeri.

In realtà c' è da mesi un gruppo di lavoro, guidato da Pier Francesco Ghetti, che sta lavorando sul nuovo protocollo, anche se il professore ed ex assessore continua a sgolarsi per dire che l' aggiornamento non ha a che fare con il bisogno di scavare i canali. «E' un passaggio necessario alla luce delle normative europee - spiega Ghetti - Ma poi è una questione di sopravvivenza della laguna: portare tutto "fuori" dalla laguna è in contraddizione con il deficit di sedimenti che la sta trasformando in un braccio di mare: si possono anche spostare da una parte all' altra». Il gruppo di lavoro sarà presente all' incontro di domani con il professor Antonio Marcomini.

Intanto si continua a discutere dopo la visita di Toninelli, che ha detto un secco «no» all' ipotesi Marghera - «troppi rischi», è il suo pensiero, che di fatto tarpa le ali anche al Vittorio Emanuele come modo per continuare a far arrivare le navi in Marittima - e ha ipotizzato un referendum tra i cittadini. Qualcuno dice che forse si è creato un equivoco con il «dibattito pubblico», che proprio il M5s ha regolato nei dettagli sul modello francese, rendendolo un passaggio obbligato per le opere principali. La bocciatura del Vittorio Emanuele preoccupa anche le compagnie. Clia non commenta, ma c' è preoccupazione per il rischio che i tempi si allunghino e che anche la soluzione a breve termine sia rimandata a data da destinarsi. D' altra parte Toninelli l' ha detto chiaramente: «Quando decideremo dove fare il porto crociere si aprirà un cantiere di anni - ha ammesso - Ma è fondamentale dare un tempo certo in cui magari sopportare ancora un po', ma poi le navi non passeranno più». «Serve una soluzione subito, non tra 10 anni», è sbottato il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro. «Il gigantismo navale delle crociere non è compatibile con Venezia e con l' ecosistema lagunare», dicono i Verdi.

Ca' Farsetti ha anche impugnato al Tar il vincolo paesaggistico posto dalla Soprintendenza sul bacino di San Marco e sul canale della Giudecca (oltre che sul canal Grande) lo scorso 31 gennaio, che potrebbe portare all' esclusione delle crociere. Nei giorni scorsi anche la Regione Veneto si è affiancata al Comune di fronte ai giudici. Il Porto aveva fatto invece un ricorso gerarchico al ministero dei Beni Culturali, che è stato rigettato.



Toninelli

L' ipotesi di referendum sulle grandi navi a Venezia non è democrazia ma dimostrazione di inadeguatezza

Caro Direttore, sono veneziana di nascita e di vita. Sono sicura che nessuno a Venezia vuole il passaggio delle grandi navi per san Marco, ma nemmeno l'abolizione della crocieristica che eliminerebbe tanti posti di lavoro e ribasso di introiti alla città.

Ma chi non possiede quella brutta malattia genetica che si chiama ignoranza, sa anche che senza gerarchie culturali siamo tutti troppo uguali come qualcuno ha scritto in questi giorni con ragione.

La democrazia non esiste quando si arriva alle decisioni specifiche sul come e dove operare. Altro che rimpasto, il signor Toninelli va allontanato, non sa e non capisce nulla su Venezia. E ora delega i veneziani. Cos'è, un tentativo di accaparrarsi voti?

Ministro che fa perdere tempo, si fa la promenade a Venezia per ricevere le onorificenze della Marina. Ha snobbato ed escluso Sindaco e Regione. Ma ha ricevuto i no global in delegazione. Si vede che si sente a suo agio solo con i disobbedienti. Non sa nemmeno cos'è la democrazia. Impari a rispettare le Istituzioni legittime, prima di tutto il Sindaco della nostra città. Non l'ha fatto e non merita rispetto. Il signor Toninelli non capisce niente ed è fuori posto.

Altro che rimpasto, qui è urgente andare al più presto ad elezioni.

Rosita Bonometto Cara lettrice, l'ipotesi di un referendum sul **porto** per le grandi navi a Venezia è stata spacciata come una prova di democrazia e di partecipazione. Nulla di più falso.

È solo la palese dimostrazione dell'inadeguatezza di una classe politica incapace di decidere e di scegliere. Non c'è altro da aggiungere.

Perché è impossibile dentro la laguna

Navi Perché è impossibile dentro la laguna Facendosi più stretto il dibattito sul futuro del porto crocieristico a Venezia, si sente sempre ripetere che una decisione diversa da quella proposta dal Sindaco e dalla **Autorità Portuale**, far giungere le navi alla Stazione Marittima per altra strada, porterebbe alla perdita di 5000 posti di lavoro. Il numero 5000 (in realtà 4200) si rifà a una criticabile ricerca commissionata dalla **Autorità Portuale** a 4 docenti universitari circa 5 anni fa. La commissione di ricerca aveva come oggetto la domanda: che cosa succederebbe se le navi da crociera inferiori alle 40.000 tonnellate di stazza non potranno più arrivare a Venezia, e non saranno sostituite da nessuna altra forma di trasporto (navi piccole, treno, bus, auto etc), così che la perdita dei turisti crocieristi sia una perdita netta? Si tratta, come tutti capiscono, di una domanda capziosa.

Il decreto Clini Passera non chiede che vengano cancellate le crociere con navi inferiori alle 40.000 tonnellate ma che venga individuata una via di passaggio alternativa. La via alternativa Contorta S. Angelo è stata bocciata a causa del suo impatto ambientale e così lo saranno le soluzioni che ipotizzano di scavare canali ad essa paralleli, dato che il problema ambientale non cambia.

Spostare la Stazione Marittima di una decina o ventina di km, comunque al di fuori della Laguna, invece non porta a una caduta, ma ad un aumento dell'occupazione nelle attività portuali a causa della costruzione delle nuove banchine e edifici connessi del rinnovo dei mezzi di trasferimento del possibile riuso delle vecchie banchine lasciate inutilizzate. Ma la domanda di ricerca a suo tempo posta è doppiamente capziosa perché mette a confronto una situazione che nessuno ha mai auspicato (zero grandi navi senza sostituzione alcuna) con la situazione attuale, supponendo che quest'ultima possa continuare nel tempo. Cosa non vera perché la navigazione entro la Laguna è del tutto incompatibile con il rischio tecnico (fino ad ieri considerato impossibile), con l'inquinamento e con l'aumento della stazza delle navi, cui stiamo assistendo giorno dopo giorno. Vi si aggiunge il riscaldamento del clima, con le sempre più frequenti chiusure del Mose che rende l'ingresso in laguna ancora più problematico.

Mose e gigantismo navale sono incompatibili con un porto crocieristico interno alla Laguna, in qualsiasi posizione si pensi di collocarlo.

Giuseppe Tattara, Gigi Fabbri e Franco Migliorini Autori di Venezia. Il dossier Unesco e una città allo sbando



Navi a Chioggia, serviranno 700 milioni

'Nessuna ipotesi è stata finora avanzata ufficialmente ma serviranno almeno 100 milioni per spostare il Gpl' 'La cifra totale si raggiungerebbe finanziando lo scavo di 6 milioni di metri cubi di fanghi e le opere infrastrutturali

DIEGO DEGAN

CROCIERE IN VAL DA RIO CHIOGGIA Portare la croceristica a Chioggia potrebbe costare, tra oneri diretti e indiretti, almeno 700 milioni. Ma una firma sotto questa valutazione non la metterebbe nessuno: si tratta di una somma spannometrica basata su alcuni dati conosciuti (ma, probabilmente, da aggiornare), altri sconosciuti e altri ancora soggetti a trattativa di mercato.

SPOSTARE IL GPL Tra questi ultimi rientra certamente lo spostamento del deposito gpl che è stato costruito nel porto di Val Da Rio, lo stesso dove dovrebbero attraccare le navi dei turisti. Che i due traffici siano «incompatibili», l' ha già detto il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, ed è scontato agli occhi dell' opinione pubblica. Ma il deposito gpl è, praticamente, terminato e in attesa di autorizzazione all' esercizio. Mandarlo via, per far posto alle navi passeggeri, appare, a dir poco, complesso dal punto di vista giuridico (le sentenze dei tribunali sono sempre state favorevoli all' azienda costruttrice) e la transazione economica sancirebbe, di fatto, il riconoscimento della legittimità dell' impianto. Alla Costa Bioenergie, proprietaria del deposito, comunque, non è giunta, né in via ufficiale, né ufficiosa, alcuna proposta di indennizzo per un eventuale trasloco e, di conseguenza, la società non ipotizza alcuna cifra. Anche perché l' impianto di Chioggia, nelle intenzioni dichiarate, sarebbe strategico per il nord Italia, dove la controllante Socogas ha la maggior parte dei suoi clienti. Anche il sindaco Ferro si affida, nel caso in cui la cosa si potesse concretizzare, alle «valutazioni di tecnici esperti, che sapranno stimare i giusti valori».

IMPIANTO DA 35 MILIONI L' unico valore noto, però, è il costo di costruzione dell' impianto: 35 milioni, stimato da Socogas. Se, per traslocare, servissero quattro, cinque o sei anni, la società chiederebbe, ovviamente, di essere risarcita per i mancati guadagni in quel periodo di tempo. E se la nuova collocazione comportasse maggiori costi di costruzione, anche questi entrerebbero nella trattativa. Ipotizzare costi dell' ordine di un centinaio di milioni, quindi, come aveva fatto il commercialista Carlo Albertini, a un recente convegno pubblico sul porto di Chioggia, non sembra tanto azzardato.

COSTI DIRETTI E INDIRETTI E quale potrebbe poi essere la nuova collocazione del deposito gpl? A rispondere è Roberto Rossi, presidente del Comitato No-gpl e, tra l' altro, contrarissimo all' idea dell' indennizzo per trasloco. «Non sta a noi dire dove potrà andare il deposito. Però la legge ci può aiutare: in aree industriali anche dismesse o in zone di scarsissima densità abitativa».

Per la croceristica, servirebbero, poi opere infrastrutturali dirette, come lo scavo del canal Lombardo e del bacino di evoluzione delle navi, e il terminal passeggeri. Qui la valutazione dell' **Autorità portuale** è che sia necessario spostare cinque-sei milioni di tonnellate di fanghi dei quali dovrà essere valutato il grado di inquinamento. Se saranno puliti (come ha ipotizzato lo stesso ministro Toninelli, in base a controlli eseguiti nel 1993) smaltirli (in zona lagunare) costerà relativamente poco, ma se saranno inquinati il costo sarà molto più alto. E poi ci sono le opere indirette: adeguamento della Romea e delle ferrovie Chioggia-Venezia per permettere ai croceristi di raggiungere la capitale del Veneto, meta ultima del loro viaggio.

ALMENO 700 MILIONI Qui ci sono numeri più precisi, forniti dall' avvocato Giuseppe Boscolo, promotore del Comitato Legge Speciale per Chioggia. Il recente progetto dello studio Sinergo (la cosiddetta Romea a quattro corsie), che prevede il raddoppio della statale 309 fino a Santa Margherita e l' allargamento di un tratto dell' Arzeron, verso Chioggia, costerebbe sui 400 milioni.

L' ammodernamento del tratto ferroviario Chioggia-Piove di Sacco, in base a uno studio di fattibilità del 2010,



commissionato dalla Regione Veneto, costerebbe 130 milioni e altri 70 servirebbero al prolungamento verso Venezia. Tirando le somme, siamo già a oltre 700 milioni, con molti benefici d' inventario. Ma, come osserva il sindaco Ferro, la gran parte di queste spese riguardano interventi strutturali «che Chioggia chiede da molto tempo» e che andrebbero classificati, piuttosto, come investimenti territoriali che darebbero fiato non solo all' economia turistica, ma anche ad altri settori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Il caso

Il viaggio separato su due motoscafi di Toninelli e Musolino

Gentile Direttore, con riferimento all' articolo dal titolo Per Musolino niente barca istituzionale. Il Presidente del porto sul suo motoscafo pubblicato a pagina III dell' edizione di Venezia del 15 giugno 2019 del quotidiano da Lei diretto, si precisa che il trasferimento dall' aeroporto alla banchina Zattere è avvenuto con due motoscafi, uno della Capitaneria e l' altro del Provveditorato Interregionale Opere pubbliche. Dunque, non esisteva una, ma due barche istituzionali, a differenza di quanto riferito dall' articolo. Sulla prima imbarcazione è salito il Ministro Toninelli assieme alla gran parte del suo staff e all' ammiraglio Pellizzari. Sulla seconda, contrariamente a quanto raccontato, il Provveditore Linetti, il Presidente Musolino e il professor Ferrante, esperto del Ministro in forza al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Dunque, Musolino non era affatto solo. L' imbarco sui due motoscafi è avvenuto peraltro in maniera del tutto casuale. Si è trattato, infatti, di un semplice trasferimento alla banchina Zattere, funzionale al successivo imbarco a bordo della Motovedetta CP 287 (di maggiori dimensioni), sulla quale tutti i partecipanti hanno effettuato il sopralluogo via mare del Canale Vittorio Emanuele.

Ufficio stampa Ministero dei Trasporti e Infrastrutture -----
-- Prendiamo atto della precisazione del Ministero. Resta il fatto che, come abbiamo scritto, anche se le barche istituzionali erano due, il presidente dell' **Autorità portuale** non era sull' imbarcazione del ministro. Un dettaglio non irrilevante, considerato il rilievo istituzionale e le competenze del Presidente soprattutto considerate le ragioni della visita del ministro Toninelli a Venezia. Una piccola annotazione: il capo ufficio stampa del ministro Toninelli contestando ciò che abbiamo scritto ha definito in un whatsapp il nostro articolo questa roba qui.

Un' espressione che la dice lunga sul rispetto per il lavoro dei giornalisti. Vogliamo sperare che il ministro Toninelli si dissoci da certi atteggiamenti. Attendiamo una sua opinione in proposito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il viaggio separato su due motoscafi di Toninelli e Musolino

Basta con il gigantismo navale. Non è compatibile con la laguna

I Verdi



I No-gpl: «Basta decisioni che non coinvolgono la città»

I COMITATI CHIOGGIA «La decisione sulla croceristica non può essere calata dall'alto, ma deve coinvolgere tutta la città». Pone una questione di metodo, Roberto Rossi, presidente del Comitato No-gpl. La grande discussione, sviluppatasi in questi giorni, sulla possibilità che la creazione del terminal croceristico a Chioggia permetta di sloggiare il deposito gpl di Punta Colombi, non lo convince.

GPL TROPPO VICINO «Il deposito se ne deve andare dice semplicemente perché un simile impianto a poche decine di metri da case, scuole e attività varie, non ci può stare».

E questo, secondo il Comitato, vale «indipendentemente» dalla presenza, o meno, delle navi da crociera. Se poi l'arrivo di queste navi a Chioggia rappresenti un bene per la città, è una questione che «non riguarda il Comitato» dice Rossi. «Noi siamo nati in opposizione a quel progetto sul gpl, che riteniamo pericoloso, e che vogliamo allontanare, ma non ci occupiamo di tutte le problematiche cittadine, la cui risoluzione spetta ad altri soggetti». E, tuttavia, proprio l'esperienza del gpl insegna, continua Rossi, che certi progetti non possono essere calati dall'alto.

«Se la decisione sulla croceristica dovesse essere presa in separata sede, senza coinvolgere la popolazione cittadina, le categorie, le associazioni, sarebbe, ancora una volta, uno sbaglio».

Per allontanare ora il gpl, quindi, (anche tenendo conto che le crociere non arriveranno prima di sei o sette anni) serve un confronto di merito, punto per punto, per dimostrare, anche in via documentale, quello che è già evidente a tutti. E qui Rossi pensa al documento sui rischi rilevanti presentato da Socogas alla capitaneria di porto per ottenere il benessere al passaggio delle gasiere.

TOCCA AL COMUNE «Il Comune deve preparare e presentare un suo documento che confuti le certezze espresse dall'azienda. Ad esempio che non sia possibile l'impatto di una gasiera contro la banchina, o che una collisione tra navi possa produrre, al massimo, un danno allo scafo pari a un solo centimetro o, ancora, che non si tenga conto dei giorni di maltempo, ad esempio con nebbia fitta, che potrebbero pregiudicare la navigazione».

D. Deg. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Piano

Porto crociere, l'ora delle scelte

Navi a Chioggia, serviranno 700 milioni

► Nessuna ipotesi è stata finora avanzata ufficialmente ma servirebbero almeno 100 milioni per spostare il Gpl
► La cifra totale si raggiungerebbe finanziando lo scavo di 6 milioni di metri cubi di fanghi e le opere infrastrutturali



LA CROCIERISTICA È IL PROGETTO PIÙ DISCUSSO. PER IL 2023, SE SI REALIZZANO LE OPERE PREVISTE, IL PORTO DI CHIOGGIA POTREBBE ACCOGLIERE 100 NAVE DA CROCIERA. IL PROGETTO È STATO FINANZIATO PER 700 MILIONI. IL COMUNE DI CHIOGGIA HA AVANZATO LA PROPOSTA DI SPOSTARE IL DEPOSITO GPL DA PUNTA COLOMBI A CHIOGGIA. IL PROGETTO È STATO FINANZIATO PER 700 MILIONI. IL COMUNE DI CHIOGGIA HA AVANZATO LA PROPOSTA DI SPOSTARE IL DEPOSITO GPL DA PUNTA COLOMBI A CHIOGGIA.

IL VIAGGIO SEPARATO
di Tonello e Mussini

IL VIAGGIO SEPARATO
di Tonello e Mussini

IL VIAGGIO SEPARATO
di Tonello e Mussini



I Verdi

«Basta con il gigantismo navale Non è compatibile con la laguna»

AMBIENTALISTI VENEZIA «Il gigantismo navale delle crociera non è compatibile con Venezia e con l'ecosistema lagunare, di cui fanno parte a pieno titolo le bocche di porto e l'area di Marghera».

Lo dicono i Verdi di Venezia, in seguito alla visita del ministro Toninelli e al suo rapido sopralluogo in elicottero e in motovedetta.

«Bisogna trovare da subito una soluzione veramente sostenibile per applicare nei tempi più rapidi possibili il Decreto Clini Passera, che dopo 7 anni rimane del tutto disatteso - proseguono - occorre inoltre adottare tutte quelle misure utili a ridurre l'impatto sulla laguna e sulla città, a cominciare dall'abbattimento delle emissioni inquinanti considerando che il Porto di Venezia risulta essere il più inquinato d'Italia per quanto riguarda l'ossido di zolfo».

In particolare durante la permanenza per circa 8mila ore in porto delle navi con i motori accesi è stata calcolata una emissione di 27mila 520 kg di ossido di zolfo.

«Si tratta - puntualizzano i Verdi - di 20 volte la quantità dello stesso inquinante prodotta dalle automobili nell'intera area comunale, Marghera e Mestre comprese.

E poi ancora 600mila 337 kg di ossido di azoto e 10mila 961 kg di particolato. Senza parlare dell'anidride carbonica emessa».

I Verdi di Venezia ribadiscono infine la propria contrarietà allo scavo di nuovi canali: «Potrebbero alterare ulteriormente i delicati equilibri idraulici, già gravemente compromessi dell'intero bacino lagunare.

Serve insomma una prospettiva diversa per il futuro immediato della città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Il diritto di voto spetta anche noi» Sul referendum è scontro aperto

Da Cavallino a Chioggia, i Comuni vogliono esprimersi Scambio di accuse pesanti fra Toninelli e Brugnaro

Roberta De Rossi VENEZIA. Botta e risposta a colpi di social, tra il ministro delle Infrastrutture Toninelli e il sindaco Brugnaro. E mentre l'alternativa certa al passaggio in bacino San Marco ancora non c'è e le polemiche incalzano, i Comuni della Gronda (da Chioggia a Cavallino-Treporti) fanno sapere di voler partecipare al possibile referendum sul futuro delle grandi navi.

LITI SOCIALI video su Facebook con il quale il ministro - dai canali della zona industriale - dice che mai le grandi navi andranno a Marghera «perché non voglio pensare a cosa accadrebbe se un incidente come quello del 2 giugno capitasse qui, in una zona a rischio Seveso, tra raffinerie e impianti industriali. Non posso assumermi questa responsabilità di mancata sicurezza. La soluzione sarà veloce e sentiremo i cittadini veneziani: sono loro che ci devono dire cosa vogliono»; replica via Twitter il sindaco Brugnaro di prima mattina: «Dopo aver visto il video sulla rete del "ministro Toninelli" mi sento veramente demoralizzato da tanta superbia e incapacità...

mi tiro su, pensando alla Reyer e alle vetrine dei commercianti di Zelarino in omaggio al Salone Nautico». Faccine tristi e cuoricini.

I SÌ E I NO DEL MINISTRO Dal suo profilo Fb, il ministro Toninelli fa il punto della sua giornata di sopralluogo in laguna, insieme a Capitaneria, Autorità Portuale, ex Magistrato alle Acque e dopo un breve incontro con il Comitato No Grandi Navi: uno scalo a San Nicolò (lato spiaggia) e il Porto di Chioggia le due alternative in campo. «Premesso che il problema nasce dal 2003 e che non è mai stato risolto», incalza il ministro, «stiamo verificando i progetti in campo per vedere se sono percorribili, con l'unico obiettivo di portare definitivamente fuori da Venezia, dal bacino di San Marco, le navi da crociera, mastodonti da 340 metri e 15 piani.

Uno studio dei terminalisti dice come sia complicato fare questa evoluzione a Porto Marghera. I due progetti di fattibilità sono Chioggia e Lido San Nicolò». «Stiamo facendo tutto il possibile per trovare rapidamente una soluzione: vogliamo tutelare le compagnie, aumentare il numero dei passeggeri che arrivano a Venezia e la sicurezza, con tutela dell'ambiente, occupazionale e del turismo. Una soluzione la troveremo, parlando con tutti: non dico da qui a domani, perché mentre si costruiranno i nuovi terminal serviranno soluzioni temporanee». Tra centinaia di commenti di plauso, anche chi ricorda che per quei canali già transitano portacontainer da 290 metri e le grandi navi costruite alla Fincantieri.

la replica di brugnaro Comune, Regione, Porto - si sa - è proprio su Porto Marghera che puntano per le navi più grandi e per il passaggio lungo il Vittorio Emanuele III verso la Marittima, per quelle medie. Come da ultimo Comitato dell'era Delrio. «Per portare le navi a Chioggia bisogna scavare 5 volte tanto i fanghi del Vittorio Emanuele: ci vuole onestà. Se oggi il ministro ci autorizzasse, senza fare scavi potremmo togliere subito il 10% delle navi dal Bacino, facendole arrivare in Marittima dal Vittorio Emanuele, che ha un profondità di 6 metri e mezzo», dice il sindaco da Forte Marghera, «ci dice che non possiamo fare i carotaggi sul fondale perché il protocollo fanghi va aggiornato e poi è lo stesso che applica a Chioggia: perché lì è valido e qui no? È sotto la sua autorità aggiornarlo». «Devi dire la verità», incalza Brugnaro, «devi sentire le ragioni degli altri: come fai a conoscerle se parli solo con chi la pensa come te? In questo modo, le navi ce le teniamo a San Marco almeno altri 5-6 anni. Non voglio far polemica, ma mi aspetto un'intelligenza minima o mentiamo alla gente: sarà meglio togliere i fanghi dalla laguna, se sono inquinati, che lasciarli lì. Su questo tema è incapace: speriamo torni per parlare con noi». Stoccata anche sulla Legge speciale: «Avanzavamo 285 milioni che erano lì, in attesa che il Comitato li stanziasse. Abbiamo detto: mettete le navi al secondo punto. Invece il Comitato non lo vogliono fare e ora si prendono il merito di aver liberato due rate di soldi dati dall'altro governo. Bugie gravi». Infine, "no" al referendum: «La democrazia è garantita dal diritto di voto universale segreto».

No Grandi navi «Al ministro abbiamo presentato gli ultimi dossier per ribadire l'assoluta contrarietà a qualunque tipo di



PRIMO PIANO
Il futuro delle grandi navi

«Il diritto di voto spetta anche noi» Sul referendum è scontro aperto

Da Cavallino a Chioggia, i Comuni vogliono esprimersi Scambio di accuse pesanti fra Toninelli e Brugnaro

LA NAVE
Il ministro delle Infrastrutture Toninelli ha detto che mai le grandi navi andranno a Marghera «perché non voglio pensare a cosa accadrebbe se un incidente come quello del 2 giugno capitasse qui, in una zona a rischio Seveso, tra raffinerie e impianti industriali. Non posso assumermi questa responsabilità di mancata sicurezza. La soluzione sarà veloce e sentiremo i cittadini veneziani: sono loro che ci devono dire cosa vogliono»; replica via Twitter il sindaco Brugnaro di prima mattina: «Dopo aver visto il video sulla rete del "ministro Toninelli" mi sento veramente demoralizzato da tanta superbia e incapacità... mi tiro su, pensando alla Reyer e alle vetrine dei commercianti di Zelarino in omaggio al Salone Nautico».

LA NAVE
Il ministro delle Infrastrutture Toninelli ha detto che mai le grandi navi andranno a Marghera «perché non voglio pensare a cosa accadrebbe se un incidente come quello del 2 giugno capitasse qui, in una zona a rischio Seveso, tra raffinerie e impianti industriali. Non posso assumermi questa responsabilità di mancata sicurezza. La soluzione sarà veloce e sentiremo i cittadini veneziani: sono loro che ci devono dire cosa vogliono»; replica via Twitter il sindaco Brugnaro di prima mattina: «Dopo aver visto il video sulla rete del "ministro Toninelli" mi sento veramente demoralizzato da tanta superbia e incapacità... mi tiro su, pensando alla Reyer e alle vetrine dei commercianti di Zelarino in omaggio al Salone Nautico».



scavo in laguna e al mantimento delle navi superiori alle 40 mila tonnellate dentro la laguna. Questa è la posizione ufficiale del Comitato No Grandi Navi», commenta Tommaso Cacciari, dopo che si era diffusa la notizia di una "sponsorizzazione" da parte del Comitato a favore del progetto Duferco, alla bocca di porto di San Nicolò. «Il Comitato è molto ampio e c'è dialettica interna», prosegue Cacciari, «Ambiente Venezia ritiene il Duferco una soluzione credibile; Italia Nostra vuole le navi a Trieste; i giovani di Climate for future credono (e io con loro) che queste navi siano incompatibili con la biosfera. Ma una sola è posizione ufficiale: fuori le navi dalla laguna». --(ha collaborato Laura Berlinghieri)

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LA RIUNIONE

«Porto San Leonardo o Fusina» Il Pd non vuole altri scavi

Venerdì sera la discussione all' interno dei democratici E' passata la linea del no allo scavo del Vittorio Emanuele «Marghera da approfondire»

mestre. Sul tema grandi navi ha discusso venerdì sera la segreteria comunale del Partito Democraticico, allargata alla segreteria metropolitana e agli eletti. Obiettivo ribadire, spiega il segretario comunale Giorgio Dodi, che «il gigantismo navale non è compatibile con la laguna. Le navi sotto le 40.000 tonnellate e i maxi yacht possono andare in marittima. Le navi di media grandezza non devono più passare per il Bacino San Marco e Giudecca e questo deve avvenire da domani, cioè in tempi brevissimi. Le navi più grandi devono stare fuori dalla laguna». E la soluzione del Partito Democratico passa per un secco No al Vittorio Emanuele e no a nuovi scavi in laguna. Come soluzione a medio termine, dice Dodi, «chiediamo si approfondisca la soluzione Marghera prima zona industriale, valutando la compatibilità con traffico commerciale e produzioni attive. È urgente la discussione del piano regolatore del porto. In contemporanea si possono valutare San Leonardo e Fusina con delle vere analisi tecniche, poi con quelle si potrà decidere seriamente». Per il Pd, la soluzione Chioggia, che non esclude scavi in laguna, o San Nicolò, proposte da Toninelli, «significa di fatto lasciare tutto così com' è». Va organizzato in maniera intelligente pure il traffico delle navi, spalmandolo su tutta la settimana e non solo nel weekend. E il tema del turismo «va governato e gestito» veramente. Serve anche spingere sulla innovazione per garantire benefici ambientali con l' approvvigionamento elettrico delle navi da terra, per ridurre l' inquinamento. E le soluzioni non vanno imposte ai territori. Rosteghin è anche convinto che Venezia possa essere la capofila mondiale della battaglia contro il gigantismo navale.

--Mitia Chiarin.

PRIMO PIANO
Il futuro delle grandi navi

«Il diritto di voto spetta anche noi» Sul referendum è scontro aperto

Da Cavallino a Chioggia, i Comuni vogliono esprimersi
Sfornio di accuse pesanti fra Toninelli e Brugnera



LA RIUNIONE
«Porto San Leonardo o Fusina» Il Pd non vuole altri scavi

LA MARGHERA
Campagna in aula vuol dire la sua
Mira per ora preferisce la cautela

IL DIRITTO DI VOTO
Sul referendum è scontro aperto

LA MARGHERA
Campagna in aula vuol dire la sua
Mira per ora preferisce la cautela

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL PROGETTO

Lo studio del 2017 che aveva scelto Porto Marghera

Il canale Nord di **Porto Marghera**: questo l' approdo per le grandi navi individuato come maggiormente soddisfacente nell' Analisi Multicriteria svolta nel settembre 2017 dall' Autorità portuale, utilizzando un modello e un software sviluppato dall' università luav e già applicato nello studio di fattibilità della nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria. Il Canale Nord - si legge - raggiunge una «funzione di utilità molto elevata in particolare se si considerano solo gli indicatori a valenza urbanistico e ambientale», con due accosti per le maxi navi. In prospettiva, lo studio suggeriva di ampliare le banchine al Molo Sali. Ipotesi bocciata dal ministro Toninelli.

FRIMOPIANO
Il futuro delle grandi navi

«Il diritto di voto spetta anche noi» Sul referendum è scontro aperto

Da Cavallino a Chioggia: i Comuni vogliono esprimersi. Scambio di accuse pesante fra Toninelli e Bugnaro

IL PROGETTO
Lo studio del 2017 che aveva scelto Porto Marghera. Il canale Nord di Porto Marghera, questo l'approdo per le grandi navi individuato come maggiormente soddisfacente nell'analisi multicriteriale svolta nel settembre 2017 dall'Autorità portuale. Il canale Nord - si legge - raggiunge una «funzione di utilità molto elevata in particolare se si considerano solo gli indicatori a valenza urbanistico e ambientale», con due accosti per le maxi navi. In prospettiva, lo studio suggeriva di ampliare le banchine al Molo Sali. Ipotesi bocciata dal ministro Toninelli.

IL DIRITTO DI VOTO
Il canale Nord di Porto Marghera, questo l'approdo per le grandi navi individuato come maggiormente soddisfacente nell'analisi multicriteriale svolta nel settembre 2017 dall'Autorità portuale. Il canale Nord - si legge - raggiunge una «funzione di utilità molto elevata in particolare se si considerano solo gli indicatori a valenza urbanistico e ambientale», con due accosti per le maxi navi. In prospettiva, lo studio suggeriva di ampliare le banchine al Molo Sali. Ipotesi bocciata dal ministro Toninelli.

IL DIRITTO DI VOTO
Il canale Nord di Porto Marghera, questo l'approdo per le grandi navi individuato come maggiormente soddisfacente nell'analisi multicriteriale svolta nel settembre 2017 dall'Autorità portuale. Il canale Nord - si legge - raggiunge una «funzione di utilità molto elevata in particolare se si considerano solo gli indicatori a valenza urbanistico e ambientale», con due accosti per le maxi navi. In prospettiva, lo studio suggeriva di ampliare le banchine al Molo Sali. Ipotesi bocciata dal ministro Toninelli.

LA NUOVA
«Porto San Leonardo o Fusina» Il Pd non vuole altri scavi

Il ministro Toninelli ha bocciato l'ipotesi di ampliare le banchine al Molo Sali di Porto Marghera. Il Pd non vuole altri scavi.

IL DIRITTO DI VOTO
Il canale Nord di Porto Marghera, questo l'approdo per le grandi navi individuato come maggiormente soddisfacente nell'analisi multicriteriale svolta nel settembre 2017 dall'Autorità portuale. Il canale Nord - si legge - raggiunge una «funzione di utilità molto elevata in particolare se si considerano solo gli indicatori a valenza urbanistico e ambientale», con due accosti per le maxi navi. In prospettiva, lo studio suggeriva di ampliare le banchine al Molo Sali. Ipotesi bocciata dal ministro Toninelli.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

CAVALLINO

«San Nicolò non ci piace Il ministro venga qui»

CAVALLINO. «Chiederò un incontro col ministro Danilo Toninelli e col governatore Luca Zaia per ribadire i danni irreparabili all' economia ed all' ambiente di Cavallino-Treporti nel caso di un progetto anche a San Nicolò». La sindaca Roberta Nesto torna sulla contrarietà del comune di Cavallino-Treporti che si è costituito ad adiuvandum in Consiglio di Stato a fianco dell' Autorità Portuale contro il progetto off-shore sostenuto dall' ex senatore De Piccoli e da Duferco, l' unico che ha già ottenuto il parere Via del Ministero all' Ambiente. «È chiaro che se ci sarà un referendum noi dovremo avere voce in capitolo e votare», aggiunge il sindaco, «ma non credo che questa materia, così tecnica, possa essere sottoposta a referendum». «Nell' immediato voglio realizzare una video-denuncia indirizzata al ministro alle infrastrutture e trasporti Toninelli girata a Punta Sabbioni», spiega la prima cittadina, «per spiegare nel dettaglio le numerose motivazioni della nostra contrarietà a quell' ipotesi completamente incompatibile con il nostro territorio, soprattutto nel caso del progetto Duferco ma anche nel caso del progetto a San Nicolò». Il Comune, infatti, vuol capire bene di cosa si tratta, e quali ripercussioni potrebbero esserci per il territorio. Alla manifestazione di sabato scorso degli 8 mila contrari al passaggio per le grandi navi per Venezia c' era anche una delegazione del comitato "No Grandi Navi a Punta Sabbioni" a protestare contro le navi da crociera in laguna di Venezia con l' urgenza soprattutto di contrastare l' ipotesi di un porto off-shore all' imboccatura di porto di San Nicolò.

--Francesco Macaluso BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

CAVALLINO «San Nicolò non ci piace Il ministro venga qui»

CAVALLINO. «Chiederò un incontro col ministro Danilo Toninelli e col governatore Luca Zaia per ribadire i danni irreparabili all' economia ed all' ambiente di Cavallino-Treporti nel caso di un progetto anche a San Nicolò».

CAVALLINO. «Chiederò un incontro col ministro Danilo Toninelli e col governatore Luca Zaia per ribadire i danni irreparabili all' economia ed all' ambiente di Cavallino-Treporti nel caso di un progetto anche a San Nicolò».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL FRONTE DI CHIOGGIA

Ferro: «Pronti a votare sì La città è già d' accordo Ora un Consiglio aperto»

Il sindaco annuncia la convocazione di un consiglio comunale aperto alla città per confrontarsi sul tema Resta da sciogliere il nodo Gpl

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. «In un eventuale referendum la città si esprimerà a favore delle grandi navi in città, è ovvio che il corpo elettorale dovrà riguardare anche Chioggia».

Ne è certo il sindaco Alessandro Ferro che sostiene che gli umori avvertiti negli ultimi giorni siano tutti in linea con l' ipotesi di spostare la crocieristica maggiore da Venezia a Chioggia, in Val da Rio.

Ipotesi che il ministro Danilo Toninelli ha rilanciato anche nel tour in laguna di venerdì, magari dopo una consultazione popolare.

«Siamo sempre favorevoli a tutte le forme di coinvolgimento diretto dei cittadini quindi ben venga anche il referendum», spiega il sindaco, «quando abbiamo parlato di crocieristica in commissione consiliare, gli stake holders erano tutti favorevoli e disponibili a accogliere le navi e a fare la loro parte, a esempio con aperture straordinarie dei negozi. Ho visto anche i risultati di un sondaggio fatto da una radio locale e la percentuale era nettamente a favore. Quindi ben venga anche il referendum, noi siamo pronti. Per sondare gli animi comunque

prossimamente faremo un ulteriore Consiglio comunale invitando tutta la cittadinanza a partecipare. Ribadiamo comunque che la crocieristica dovrà essere sostenibile, iniziando dalla pretesa del cold ironing, cioè lo spegnimento dei motori in banchina e l' alimentazione con cavo elettrico da terra ferma, cosa che qui a Chioggia è possibile grazie alla fornitura elettrica per il Mose».

Favorevole alle grandi navi e al referendum anche il comitato per il **porto**, scettico però sulla tempistica. «L' incidente della Giudecca ha risvegliato il mondo su un problema che si trascina da anni», sostiene il presidente del comitato rilancio del **porto**, Alfredo Calascibetta, «e oggi abbiamo un ministro lasciato solo a gestire la grana. L' area ideale sarebbe il vecchio **porto** dei Saloni, che ha certo dei limiti nelle banchine, ma sarebbe attrezzabile in tempi più veloci. Per Val da Rio serviranno almeno 6-7 anni, un enorme lavoro di bonifica dei canali e l' eliminazione dell' impianto gpl. L' idea del referendum in un Paese come il nostro allungherà di sicuro i tempi. Oggi serve invece decisionismo per velocizzare le decisioni e evitare che gli armatori scappino verso Trieste, lasciandoci col cerino in mano». Favorevole alle grandi navi anche il mondo del turismo. «Sarebbe un' occasione unica per la città», spiega il presidente degli albergatori, Giuliano Boscolo Cegion, «siamo però preoccupati per il sistema organizzativo. Non eravamo al corrente della visita del ministro, sarebbe stato interessante avesse incontrato le attività produttive della città. Se dovessimo adottare il sistema del referendum per ogni decisione importante, ne dovremmo fare più di qualcuno...».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



IL COMMENTO

La genialità di Toninelli e la cronica incapacità di decidere

FRANCESCO JORI

Z... (The text continues with a commentary on the article, discussing the political and administrative challenges surrounding the port relocation and the role of the minister and the city council.)

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La genialata di Toninelli e la cronica incapacità di decidere

Zero vale zero. La genialata del ministro Toninelli di affidare a un referendum la scelta sulle grandi navi a Venezia, obbliga a riformulare l'equazione-tarocca dei Cinque Stelle in fatto di politica, uno vale uno. Un parlamento e un governo vengono scelti (e stipendiati) con il preciso scopo di scegliere, specie nelle situazioni più complesse: se non sanno adempiere al compito, che ci stanno a fare? "Ho molti interessi che spaziano dalla lettura allo sport", confida nella propria autobiografia sulla piattaforma Rousseau l'interessato: li coltivi a tempo pieno, gli italiani se ne faranno una ragione. Se dalla rischiosa catastrofe della Msc Costa ci sono volute due settimane prima che si decidesse a venire di persona sul posto, figuriamoci per prendersi una responsabilità che gli compete sotto il profilo istituzionale, con i relativi rischi: meglio delegare al popolo. Anzi, scaricare. I veneziani sono abituati (rassegnati) alla pazienza.

Non a caso si chiama Giobbe, uno dei personaggi-chiave dell'ultimo profetico romanzo di Paolo Malaguti sulla morte al buio della città, "L'ultimo Carnevale". Per il momento, siamo al penultimo: perché è un'autentica carnevalata che un signore travestito da ministro proponga di affidare ad una scheda referendaria una questione carica di implicazioni politiche, tecniche, ambientali, su cui ci si confronta (a vuoto) non da anni ma da decenni. "Venezia è un caso nazionale perché nessuno oggi fotografa meglio ciò che non deve essere la Politica", segnalava nel 1988 Giorgio Lago, giornalista ma anche profeta; e significativamente, scriveva *Politica* con la maiuscola.

Quasi trent'anni dopo, quell'impetosa analisi rimane più che mai vera e drammatica; semmai, si è aggravata. Con una città irripetibile, ormai cronica vittima della più devastante delle acque alte: decidere di non decidere. Sappiamo bene, oltretutto, quanto taroccato sia l'istituto del referendum. Nel 1993, sette italiani su dieci votarono per l'abolizione del ministero dell'Agricoltura: a Roma ne presero atto, svitarono le targhe e le sostituirono con altre che recavano la scritta "Ministero delle risorse agricole". Nel 2017, nove veneti su dieci hanno sostenuto la proposta di autonomia del governatore Zaia: quasi due anni dopo, a Roma sono state fin qui tenute una novantina di riunioni tecniche, ma la questione rimane appesa a un tragicomico rinvio seriale. Perché allora riprovarci? La risposta è sconcertante: perché questa, semplicemente, non è politica; e Venezia è la punta d'iceberg di un Paese sempre più sommerso nella palude del rinvio ad oltranza. Giusto trent'anni fa, dopo la catastrofica alluvione del 1966, Indro Montanelli siglava un'appassionata battaglia per Venezia con un amaro quanto bruciante verdetto: "O sono inetti, o sono ladri". Lo querelarono, ma poi la querela venne ritirata. La sostanza, rimane.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La genialata di Toninelli e la cronica incapacità di decidere

Zaia ha deciso di affidare a un referendum la scelta sulle grandi navi a Venezia, obbliga a riformulare l'equazione-tarocca dei Cinque Stelle in fatto di politica, uno vale uno. Un parlamento e un governo vengono scelti (e stipendiati) con il preciso scopo di scegliere, specie nelle situazioni più complesse: se non sanno adempiere al compito, che ci stanno a fare? "Ho molti interessi che spaziano dalla lettura allo sport", confida nella propria autobiografia sulla piattaforma Rousseau l'interessato: li coltivi a tempo pieno, gli italiani se ne faranno una ragione. Se dalla rischiosa catastrofe della Msc Costa ci sono volute due settimane prima che si decidesse a venire di persona sul posto, figuriamoci per prendersi una responsabilità che gli compete sotto il profilo istituzionale, con i relativi rischi: meglio delegare al popolo. Anzi, scaricare. I veneziani sono abituati (rassegnati) alla pazienza.

La Tribuna di Treviso

Venezia

botta e risposta tra toninelli e brugnaro

Referendum sulle grandi navi I Comuni: contiamo anche noi

VENEZIA. Botta e risposta a colpi di social, tra il ministro delle Infrastrutture Toninelli e il sindaco Brugnaro. E mentre l'alternativa certa al passaggio in bacino San Marco ancora non c'è e le polemiche incalzano, i Comuni della Gronda (da Chioggia a Cavallino-Treporti) fanno sapere di voler partecipare al possibile referendum sul futuro delle grandi navi.

Al video su Facebook con il quale il ministro - dai canali della zona industriale - dice che mai le grandi navi andranno a Marghera «perché non voglio pensare a cosa accadrebbe se un incidente come quello del 2 giugno capitasse qui, in una zona a rischio Seveso, tra raffinerie e impianti industriali. La soluzione sarà veloce e sentiremo i cittadini veneziani: sono loro che ci devono dire cosa vogliono»; replica via Twitter il sindaco Brugnaro di prima mattina: «Dopo aver visto il video sulla rete del "ministro Toninelli" mi sento veramente demoralizzato da tanta superbia e incapacità».

Dal suo profilo Fb, il ministro Toninelli fa il punto della sua giornata di sopralluogo in laguna, insieme a Capitaneria, **Autorità Portuale**, ex Magistrato alle Acque e dopo un breve incontro con il Comitato No Grandi Navi: uno scalo a San Nicolò (lato spiaggia) e il Porto di Chioggia le due alternative in campo. «Premesso che il problema nasce dal 2003 e che non è mai stato risolto», incalza il ministro, «stiamo verificando i progetti in campo per vedere se sono percorribili, con l'unico obiettivo di portare definitivamente fuori da Venezia, dal bacino di San Marco, le navi da crociera, mastodonti da 340 metri e 15 piani. Uno studio dei terminalisti dice come questa evoluzione a Porto Marghera. I due progetti di fattibilità sono Chioggia e Lido San Nicolò».

«Stiamo facendo tutto il possibile per trovare rapidamente una soluzione: vogliamo tutelare le compagnie, aumentare il numero dei passeggeri che arrivano a Venezia e la sicurezza, con tutela dell'ambiente, occupazionale e del turismo. Una soluzione la troveremo, parlando con tutti: non dico da qui a domani, perché mentre si costruiranno i nuovi terminal serviranno soluzioni temporanee».

Comune, Regione, Porto - si sa - è proprio su Porto Marghera che puntano per le navi più grandi e per il passaggio lungo il Vittorio Emanuele III verso la Marittima, per quelle medie. Come da ultimo Comitato dell'era Delrio. «Per portare le navi a Chioggia bisogna scavare 5 volte tanto i fanghi del Vittorio Emanuele: ci vuole onestà. Se oggi il ministro ci autorizzasse, senza fare scavi potremmo togliere subito il 10% delle navi dal Bacino, facendole arrivare in Marittima dal Vittorio Emanuele, che ha una profondità di 6 metri e mezzo», dice il sindaco da Forte Marghera, «ci dice che non possiamo fare i carotaggi sul fondale perché il protocollo fanghi va aggiornato e poi è lo stesso che applica a Chioggia: perché lì è valido e qui no?». «Devi dire la verità», incalza Brugnaro, «devi sentire le ragioni degli altri: come fai a conoscerle se parli solo con chi la pensa come te?»

In questo modo, le navi ce le teniamo a San Marco almeno altri 5-6 anni».

REGIONE
Tasse, domani prima stangata
Il Veneto pagherà tre miliardi
La Cgia di Mestre ha elaborato un studio troppo pressante e un sistema difficile per legge, Imu-Tasi e versamenti IVA in Italia dovranno essere sborsati 32 miliardi

L'Espresso
Referendum sulle grandi navi I Comuni: contiamo anche noi
Il ministro Toninelli ha respinto il sindaco Brugnaro di prima mattina: «Dopo aver visto il video sulla rete del "ministro Toninelli" mi sento veramente demoralizzato da tanta superbia e incapacità»

REGIONE
Referendum sulle grandi navi I Comuni: contiamo anche noi
Il ministro Toninelli ha respinto il sindaco Brugnaro di prima mattina: «Dopo aver visto il video sulla rete del "ministro Toninelli" mi sento veramente demoralizzato da tanta superbia e incapacità»

REGIONE
Referendum sulle grandi navi I Comuni: contiamo anche noi
Il ministro Toninelli ha respinto il sindaco Brugnaro di prima mattina: «Dopo aver visto il video sulla rete del "ministro Toninelli" mi sento veramente demoralizzato da tanta superbia e incapacità»

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

I progetti per il retroporto di Santo Stefano di Magra e per il nuovo terminal Maersk di Vado

Trasporti, la Liguria insegue il business del Gnl «Entro l'estate 2020 due stazioni per camion»

Francesco Margiocco / GENOVA Il primo è del 2014, nel 2017 erano già in 15, oggi sono 47. «Crescono come funghi». Valter Ferrarini tiene d'occhio il sito di Federmetano e sorride mentre scorre le statistiche dell'associazione metaniera e si convince sempre più che i distributori di gas naturale liquefatto, Gnl, sono il business del momento. Ferrarini vuole approfittarne e portarne uno in Liguria. Sarebbe il primo della regione.

Il trentottenne imprenditore emiliano è socio e dirigente di un'azienda, X3 Energy, che si occupa di efficienza energetica e distribuzione di gas e che a dicembre ha comprato la Spigas Auto, una piccola società ligure. Spigas aveva già avviato le pratiche per costruire un distributore di Gnl nel retroporto della Spezia, a Santo Stefano di Magra.

Le pratiche sono andate per le lunghe e soltanto un mese fa, il quattro maggio, la regione ha dato il suo consenso. La palla passa ora a Santo Stefano, che entro l'estate dovrebbe discuterne in consiglio comunale. Ferrarini spera che il cantiere cominci a gennaio e si concluda a inizio estate 2020.

Il Gnl è metano allo stato liquido, conservato a 140-160 gradi sotto lo zero e usato come carburante. Diversi armatori stanno costruendo intere flotte a Gnl in risposta all'Organizzazione marittima internazionale, che dal primo gennaio 2020 ha deciso di ridurre la percentuale di ossidi di zolfo, nelle emissioni delle navi, dal 3,5% allo 0,5%.

Anche il trasporto su gomma si sta portando avanti. Aumenta il numero di auto che funzionano a gas naturale compresso, metano stoccato ad alta pressione: quasi 32.800 le immatricolazioni in Italia nel 2017, più di 37.400 nel 2018 secondo l'Unrae, Unione dei rappresentanti di auto; aumentano i camion alimentati a Gnl, che rispetto al gas compresso garantisce un'autonomia molto superiore, fino a 1.600 chilometri con un pieno.

Più o meno in contemporanea con Santo Stefano di Magra, un secondo distributore ligure di Gnl dovrebbe nascere alle spalle di un altro porto della regione. A Vado, poco distante dalla nuova piattaforma Maersk quasi ultimata, un'altra azienda, Blue Fuel, si è aggiudicata con asta comunale un'area di 6 mila metri quadrati. Il progetto dev'essere approvato, ma secondo le previsioni del presidente di Blue Fuel, Massimo Calvi, anche in questo caso l'opera sarà pronta entro i primi sei mesi dell'anno prossimo.

«Costruirlo costerà 1,7 milioni di euro. Per avere un ritorno ci aspettiamo di fare il pieno di Gnl ad almeno 4 tir al giorno», dice Calvi. I costi e le previsioni di Ferrarini sono simili; entrambi gli imprenditori si mostrano ottimisti. Ferrarini ricorda che «in Italia ci sono già 2.000 camion a Gnl», Calvi che «il valico di Ventimiglia registra di gran lunga il traffico maggiore di mezzi pesanti del Nord Ovest» e che «sempre più le multinazionali della grande distribuzione richiedono ai propri autotrasportatori una percentuale di mezzi a propulsione "ecologica"».

Lc3, una ditta di autotrasporti umbra, è stata la prima a crederci e oggi ha più di cento camion a Gnl. Sei di questi, fino a pochi mesi fa, andavano e venivano ogni giorno dal porto della Spezia. Poi la ditta li ha sostituiti con camion a diesel, vista l'assenza di distributori. Ma è pronta a ripristinarli non appena Santo Stefano avrà la sua nuova stazione di servizio.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Testata super diga della piattaforma: «Potrà reggere a ondate estreme»

Gli esperti dell' Università di Padova hanno fatto simulazioni promuovendo la struttura che sarà completata nel 2024

Giovanni Vaccaro / **VADO** Dal normale moto ondoso agli sforzi estremi in caso di mareggiate estreme. L' Istituto di Idraulica dell' Università di Padova ha effettuato i test di stabilità su un modello della diga foranea che verrà realizzata davanti alla rada di **Vado** per proteggere la piattaforma container di Apm-Maersk, ma anche il terminal Forship (Corsica Ferries) e il Reefer Terminal.

I tecnici della facoltà veneta hanno realizzato un modello in scala 1/50 della struttura, comprendente sia il basamento sottomarino sia la diga vera e propria, e lo hanno sottoposto a una serie di prove di stabilità per verificarne la resistenza e il comportamento anche in condizioni estreme. La struttura ha retto in modo positivo anche se sottoposta a sollecitazioni derivanti da onde crescenti, ossia a eventi meteo marini che, secondo le statistiche, ricorrono in periodi variabili da dieci a cinquecento anni, comprese situazione di onda estrema come accaduto nello scorso ottobre. I test erano stati chiesti per verificare se la struttura progettata dall' Autorità di sistema portuale e dalla stessa Apm rispettasse le caratteristiche prescritte dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici.

«Le prove hanno dato risultati molto favorevoli - spiegano in Autorità portuale -, la struttura ha retto ottimamente alle crescenti sollecitazioni, permettendo di compiere un' importante passo avanti nella definizione del progetto». Tra l' altro proprio la mareggiata dell' anno scorso ha evidenziato la necessità di strutture da un lato più resistenti e dall' altro più protette. Se la piattaforma ha resistito, altrettanto non è successo alla banchina principale del terminal traghetti, che ha riportato gravi danni, con una frattura della struttura di cemento armato e il sollevamento del piazzale. La nuova diga partirà sulla struttura di quella attuale nella parte a ponente e sarà lunga 470 metri, ossia 240 metri più di quella esistente, che verrà demolita. Davanti alla banchina del Reefer Terminal il disegno piegherà verso il mare aperto con un nuovo tratto che andrà ad appoggiarsi su fondali da 35 a 49 metri e che avrà il compito di proteggere maggiormente la rada di **Vado**, evitando che la piattaforma (e di conseguenza le navi che vi saranno ormeggiate) sia esposta alla forza del mare. Inoltre l' ampliamento dello specchio di mare "abbracciato" dalla struttura consentirà alle navi di ma IL PROBLEMA EROSIONE Diversi studi hanno affrontato il delicato tema dei rischi di erosione delle spiagge di **Vado** e Savona in considerazione della costruzione della piattaforma portuale di Apm-Maersk. A sollevare il problema è stata in primis l' associazione Italia Nostra, con il presidente regionale Roberto Cuneo, già consigliere comunale di "Vivere **Vado**".

Inoltre gli oppositori del progetto hanno ipotizzato il progressivo interrimento della baia di **Vado**, con l' ulteriore rischio di ritrovarsi con acque stagnanti poiché le correnti non riuscirebbero a completare il proprio "giro". A difesa dell' opera sono stati effettuati nel corso degli anni diversi studi, commissionati da Apm e dall' Autorità portuale. In particolare gli ingegneri di Technital, l' impresa incaricata di una sessione di studi, hanno spiegato che la struttura completamente interrata (quindi non su impalcati) della piattaforma offrirebbe le migliori garanzie per il terminal, ma darebbe anche garanzie di tutela dell' ambiente marino e delle spiagge.

Fra gli interventi previsti c' è la risistemazione dell' alveo del rio Solcasso, che avrà un nuovo tracciato coperto da paiolato amovibile, inoltre sarà riprofilata la scogliera, mentre l' arenile a ponente dei bagni Karibù sarà protetto da un geotubo.

- G. V.

novrare in sicurezza e con una certa libertà nelle fasi di avvicinamento alle banchine dei tre terminal e di attracco.

La richiesta di prevedere una migliore manovrabilità per le navi nello spazio fra la piattaforma e la diga era partita dal Corpo dei piloti del **porto**. Palazzo San Giorgio ha già stanziato 80 milioni di euro per smantellare e ricostruire la diga. Buona parte del costo dell' opera, circa sei o sette milioni di euro, sarà finanziato grazie ai fondi risparmiati con la modifica del progetto della piattaforma stessa. La struttura completamente interrata ha comportato costi inferiori rispetto a quella su impalcato. A quel punto è stato possibile dirottare circa sessanta milioni di euro sulla realizzazione



della nuova diga. Anche per il materiale che dovrà essere utilizzato per la costruzione della diga foranea è stata individuata una soluzione che permette un doppio vantaggio. La parte più vicina al radicamento a terra sarà realizzata con l'impiego di tredici cassoni identici a quelli utilizzati per costruire la piattaforma. Di fatto si tratta di quelli che erano stati messi in preventivo per il terminal container di Apm, ma che poi erano risultati superflui dopo la modifica del progetto con la variante "tutto interrato" che li ha previsti soltanto per il perimetro della piattaforma. Solo due saranno costruiti ex novo e approntati direttamente nel porto di Vado. Quindi i cassoni verranno affondati riempiendoli con il materiale di scavo delle gallerie del potenziamento del nodo ferroviario di Genova. Duecentomila metri cubi di roccia costituiranno il basamento su cui poggerà la diga.

Informazioni Marittime

Savona, Vado

Arrivano a Vado Ligure altre tre gru di banchina

Andranno a operare nel terminal Vado Gateway la cui apertura è prevista a dicembre

Sono arrivate giovedì nel **porto di Vado** Ligure altre tre gru "di banchina" (STS - Ship to shore) che andranno a operare nel terminal **Vado Gateway** la cui apertura è prevista il 12 dicembre 2019. La prima gru era arrivata a dicembre 2018 e ieri la dotazione di STS necessaria per l'apertura del nuovo terminal è stata completata. Le tre gru hanno toccato il **porto di Vado** dopo una navigazione di poco meno di due mesi, iniziata a Shanghai il 20 aprile. Come di consueto, le operazioni di sbarco delle gru, molto complesse a causa delle dimensioni, richiederanno fra le due e le tre settimane e saranno seguite da una fase di test che durerà vari mesi. Le tre STS giunte giovedì sono identiche per caratteristiche tecniche a quella già consegnata: altezza oltre 90 metri, peso di circa 1.800 tonnellate e "sbraccio" in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 100 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato. Le dimensioni di queste gru, unite a quelle dei fondali del terminal e a banchine di ben 4,5 metri sopra il livello del mare, consentiranno di operare a **Vado** Ligure navi di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships).

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

Ho capito Chiudi

Mostra maggiori informazioni

INFORMAZIONI MARITTIME

15/06/2019

Abbonati ai nostri Servizi Online
 Registrazione Account Marittimo
 Attiva e gestisci il tuo profilo di Napoli
info@navalcantieri.org

ASSARMATORI
www.assarmatori.it

Subconcessione locale in porto a Napoli
info@navalcantieri.org

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE
 PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

FEDESPEDI
 ASSOCIAZIONE ITALIANA FEDERAZIONE ITALIANA

CSB
 CRISTOFORO COLOMBO GROUP
 CRISTOFORO COLOMBO GROUP

Contatta il terminal e la banchina
 Contatta il terminal e la banchina

Articoli correlati

Vado Ligure Terminal APM arrivate tre mega gru di banchina

GAM EDITORI

15 giugno 2019 - È attraccata nel bacino portuale di Vado Ligure la nave che sbarcherà nei prossimi giorni tre gru "di banchina" (STS - Ship to shore) che andranno a operare nel terminal container di APM Terminals. Le tre STS vanno ad ampliare il parco gru del nuovo terminal composto da un'altra shiptoshore, consegnata dalla cinese ZPMC a inizio 2019 e alle quattro gru "di piazzale" (ARMG- Automated rail mounted gantry). Le complesse fasi dello sbarco delle gru dureranno un paio di settimane e saranno seguite da una serie di test. I numeri delle STS sono imponenti: ogni gru è infatti alta oltre 90 metri, pesa circa 1.800 tonnellate e ha uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 100 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato. Le sue dimensioni, unite a quelle dei fondali del terminal (da -16 a -23 metri di profondità) e a banchine di ben 4,5 metri sopra il livello del mare, consentiranno di operare a Vado Ligure navi di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships).

Questo sito utilizza cookie di Google per migliorare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono condivisi con Google, in conformità alle politiche sulle prestazioni e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONDIRTI - LAVORA CON NOI - LISTINO

Vado Ligure Terminal APM arrivate tre mega gru di banchina

di GIAN LUIGI DI RIZZO

15 giugno 2019 - È attraccata nel bacino portuale di Vado Ligure la nave che sbarcherà nei prossimi giorni tre gru "di banchina" (STS - Ship to shore) che andranno a operare nel terminal container di APM Terminals. Le tre STS vanno ad ampliare il parco gru del nuovo terminal composto da un'altra shiptoshore, consegnata dalla cinese ZPMC a inizio 2019 e alle quattro gru "di piazzale" (ARMG- Automated rail mounted gantry). Le complesse fasi dello sbarco delle gru dureranno un paio di settimane e saranno seguite da una serie di test. I numeri delle STS sono imponenti: ogni gru è infatti alta oltre 90 metri, pesa circa 1.800 tonnellate e ha uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 23 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 100 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato. Le sue dimensioni, unite a quelle dei fondali del terminal (da -16 a -23 metri di profondità) e a banchine di ben 4,5 metri sopra il livello del mare, consentiranno di operare a Vado Ligure navi di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships).

[ECONOMIA](#) (10.977) |
 [SHIPPING](#) (2.893) |
 [LOGISTICA E TRASPORTI](#) (2.893) |
 [INFRASTRUTTURE](#) (2.720) |
 [NAUTICA](#) (2.122) |
 [EVENTI E TERRESTRI](#) (784) |
 [CULTURA](#) (1.802) |
 [DIRETTO - FINCHI](#) (989)

[GRIMALDI GROUP](#)
 THIS IS US
 Conoscete l'azienda? Scopri di più su [www.grimaldi.com](#)

[PRIMO](#) |
 [PRIMO](#) |
 [PRIMO](#)

Test positivi per la nuova Diga di Vado Ligure

GAM EDITORI

15 Giugno 2019 - Sono state effettuate nei giorni scorsi presso i laboratori dell' Istituto di Idraulica di Padova le prime prove di stabilità della nuova diga, in progettazione per proteggere il bacino portuale di Vado Ligure. Le speciali vasche del laboratorio consentono di effettuare test su un modello in scala 1:50, per verificare il comportamento della struttura rispetto alle sollecitazioni derivanti da onde crescenti, corrispondenti ad eventi meteo marini che statisticamente ricorrono in periodi variabili dai 10 anni ai 500 (situazione di onda estrema). Le prove hanno dato risultati molto favorevoli: la struttura ha retto ottimamente alle crescenti sollecitazioni, permettendo di compiere un' importante passo avanti nella definizione del progetto e di superare uno degli adempimenti espressamente richiesti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel voto di approvazione.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Idea nuovo Expo per Genova Signorini e Bucci: si può fare

Il presidente dell' ente porto: «Sono eventi internazionali che portano ricchezza in città» Ma per una candidatura seria servono sei o sette anni di lavoro L' ultima suggestione è quella di intercettare un nuovo Expo. Un grande evento che faccia da volano per le infrastrutture e i progetti urbanistici bloccati della città. L' idea la lancia il presidente dell' **Autorità portuale** Paolo Emilio Signorini, dopo avere visitato una mostra dedicata alla esposizione universale del 1914 che vide proprio a Genova una sede. E il sindaco e il governatore la fanno subito loro.

«Genova sarebbe pronta per ospitare un grande evento internazionale, come una delle Expo tematiche che si tengono fra le grandi esposizioni universali», affermano in una nota congiunta il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il Sindaco di Genova Marco Bucci.

«Senza dubbio Genova sarebbe pronta per accogliere una grande Expo», affermano, «le ricadute positive dei grandi eventi che abbiamo accolto sono sotto gli occhi di tutti, dalla lontana Expo colombiana del 1992 alla più recente Capitale della cultura del 2004. Sarebbe inoltre un messaggio simbolico dopo il crollo del Ponte Morandi, un segno di riscatto non solo per la città ma per l' intero Paese. Grazie alle nuove infrastrutture che stiamo costruendo proprio per reagire a questa tragedia, nel giro di qualche anno avremo un nuovo volto da mostrare e potremo provare a candidarci con buona possibilità di riuscita».

Semplici buone intenzioni o qualcosa di più? La strada per una candidatura reale, almeno nel breve periodo, non appare affatto semplice.

Ad entrare più nel dettaglio è proprio Signorini: «Sono grandi eventi che richiedono una candidatura che parte almeno 6-7 anni prima. Può essere fatta anche con città gemelle, ad esempio con Torino o Milano, è da studiare. Genova può avere delle carte da spendere. Ci sono dei temi su cui Genova ha qualcosa da dire come: futuro, tecnologie e sostenibilità. C' è poi il tema del mare su cui Genova è in grado di ospitare una riflessione come poche città al mondo. Questi eventi sono un' occasione abbastanza irripetibile per un Paese per mostrare i propri marchi, le proprie firme, le qualità della manifattura. E l' Italia è considerata un paese di straordinario interesse».

E. ROS.

Autostrade, scattano i rincari Toti: «Ma in Liguria vanno stoppati»

Il governatore: «Il ministero deve evitare questa assurdità» Il deputato Pastorino: «Arriverà i vergognosi in questo caso»

0,81%
2,22%

6

Tutor sulla Guido Rossa spunta un nuovo rinvio

Idea nuovo Expo per Genova Signorini e Bucci: si può fare

Il presidente dell' Autorità portuale Paolo Emilio Signorini, dopo avere visitato una mostra dedicata alla esposizione universale del 1914 che vide proprio a Genova una sede. E il sindaco e il governatore la fanno subito loro.

Tutor sulla Guido Rossa spunta un nuovo rinvio

La proposta

Una nuova Expo a Genova La sfida di Signorini

di Massimo Minella

Una nuova expo da realizzare a Genova nei prossimi anni. Paolo Signorini, presidente dell' **autorità portuale**, lancia la proposta dalla sala dei Capitani del Popolo, a Palazzo San Giorgio, proprio di fronte a quel Porto Antico che nel '92, sotto la regia di Renzo Piano, ha cambiato il volto di Genova, spingendola verso una missione di accoglienza, turismo e servizi su cui fare leva anche per il futuro, insieme ai settori su cui già si sta puntando, l' hi tech, l' industria, i servizi alle merci e alle persone offerte dal porto. Il leader di Palazzo San Giorgio lancia l' idea, che viene subito raccolta da Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria e da Marco Bucci, sindaco di Genova, in una nota congiunta dichiarano: « Senza dubbio Genova sarebbe pronta per accogliere una grande Expo. Le ricadute positive dei grandi eventi che abbiamo accolto sono sotto gli occhi di tutti».

L' idea prende corpo a palazzo San Giorgio, in una manifestazione che vede la presenza anche di Vittorio Malacalza, industriale e presidente della Malacalza Investimenti, la holding della famiglia che controlla il 27,7% del capitale di Carige. Per il futuro della banca, Malacalza torna a chiedere una soluzione «che abbia una logica industriale» e attende di valutare le prossime mosse dei commissari con un atteggiamento "neutro". Fiducioso per il futuro della banca? « È una parola grossa, ma Carige in cinquecento anni ne ha passate tante, passerà anche questa ».

Con Signorini Malacalza riflette della Genova del passato e di quella del futuro. Con la suggestione lanciata dal presidente del porto di una nuova esposizione, da lanciare adesso, a quasi trent' anni da quella firmata da Renzo Piano, per realizzarla nei prossimi anni, individuando però al più presto con il Bureau che organizza questi eventi in tutto il mondo già una data possibile. « Toccherà al Comune e alla Regione pronunciarsi in merito a questa ipotesi, ma io credo che ci siano le condizioni per rifletterne » . Il presidente dell' authority, che da dirigente del ministero dei Trasporti e della presidenza del Consiglio ha vissuto il sì all' Expo di Milano e il no alle Olimpiadi a Roma, invita a spingere sul tema delle esposizioni tematiche.

«Il mare è nel nostro dna, fa parte di noi, della storia di questa grande città, impossibile non pensarci - spiega - Ma io propongo anche di valutare un altro tema che ci vede protagonisti, il settore dell' ortofrutta. Esistono infatti già esposizioni mirate su questo tema e noi siamo molto ben radicati, sia sul commercio (i mercati di Bolzaneto n. d. r.), sia sui servizi portuali. Proviamo a ragionarne insieme, vediamo che succede».

I simboli dell' Expo di Genova del 1914 tornano d' attualità nella riflessione che il manager **portuale** e l' industriale affrontano, ognuno sulla base della propria esperienza professionale e umana. Signorini, genovese, per trent' anni romano per lavoro, parla di una Genova « al vertice della scena internazionale » , stesso traguardo che si può raggiungere anche oggi. Malacalza, originario di Bobbio, genovese da più di mezzo secolo, resta « sorpreso e arrabbiato » .

Sorpreso per la forza della spinta innovativa che la città seppe dare più di un secolo fa, e arrabbiato, per quello che è accaduto dopo e che ha visto « decadere » la centralità di Genova. « Ora però di fronte abbiamo una grande opportunità che nasce purtroppo da una grande tragedia - dice Signorini - Il crollo del Ponte Morandi ci ha messo addosso i riflettori di tutto il mondo, ma noi stiamo dimostrando una capacità di reazione davvero unica. È questo il modo migliore per rendere omaggio alle vittime di quella tragedia, spingere di nuovo verso l' alto la città. Ecco perché anche un' esposizione internazionale può aiutare in questo disegno » . Gli spazi non mancano, anche se ovviamente sono ancora tutti da individuare. Dal waterfront di levante, che inizia là dove si fermò l' Expo del '92, ai Magazzini del Cotone, e corre fino alla Fiera del Mare, al Parco del Ponte, seicentomila metri quadri sotto il nuovo viadotto che sostituirà il Morandi. Denominatore comune, l' architetto Renzo Piano che si è dedicato a entrambi i progetti. Ma si può anche guardare altrove. «Un tempo a Genova non c' era un solo metro quadro disponibile - aggiunge Vittorio



Malacalza - Oggi gli spazi sono infiniti, si tratta solo di decidere». Decidere, allora, per il bene di Genova. La stessa cosa che Malacalza chiede per Carige. Il tema non è all' ordine del giorno, ma la sua presenza, spinge anche a una riflessione in questa direzione. Così, a margine dell' incontro di palazzo San Giorgio, Malacalza torna a sostenere per il futuro della banca una soluzione «che abbia una logica industriale » , con una banca, quindi, ma anche con un fondo. E a quel punto anche la Malacalza Investimenti sarebbe pronta a fare nuovamente la sua parte. «La finanza e' un mezzo per raggiungere fini industriali - chiarisce il concetto - Quello che sta avvenendo finora non mi sa molto di industriale. Vedrò e giudicherò comunque le proposte».

Expo, Toti e Bucci d' accordo con Signorini: «Ci sono le premesse per la candidatura»

Genova - «Genova sarebbe pronta per ospitare un grande evento internazionale, come una delle Expo tematiche che si tengono fra le grandi esposizioni universali»: lo affermano in una nota congiunta il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il Sindaco di Genova Marco Bucci, raccogliendo la suggestione del presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini in occasione della mostra 'L' Expo delle Meraviglie' proprio sull' esposizione universale di Genova del 1914. «Senza dubbio Genova sarebbe pronta per accogliere una grande Expo - affermano - le ricadute positive dei grandi eventi che abbiamo accolto sono sotto gli occhi di tutti, dalla lontana Expo colombiana del 1992 alla più recente Capitale della cultura del 2004. Sarebbe inoltre un messaggio simbolico dopo il crollo del Ponte Morandi, un segno di riscatto non solo per la città ma per l' intero Paese. Grazie alle nuove infrastrutture che stiamo costruendo proprio per reagire a questa tragedia, nel giro di qualche anno avremo un nuovo volto da mostrare e potremo provare a candidarci con buone possibilità di riuscita».

The image is a screenshot of the Genova Post website. At the top, there is a banner for 'Scopri l'offerta Iren Casa Online.' Below that, there are advertisements for Nespresso (Eszenza Mini + 100 Capsule for 69€) and Teatro Nazionale di Genova. The main header features the 'GENOVA POST' logo and navigation links for Home, Primo Piano, Cronaca, Politica, Economia, Cultura, Sport, Genoa, Sampdoria, Genova, Ponente, Centro, Levante, Santeramo, Val Polcevera, Val Bisagno, and Liguria. The article title is 'Expo, Toti e Bucci d' accordo con Signorini: «Ci sono le premesse per la candidatura»'. The article text is partially visible, matching the text in the main block. To the right of the article, there are several smaller advertisements: 'Goditele oggi. Pagalo domani.', 'Raffo' (insurance), 'IN EVIDENZA' (solar panels), and 'Arriva a Genova il GoTour: così un imprenditore può vincere un piano di...'. At the bottom of the article, there are three 'Guarda Anche' sections with small images and titles: 'Un bicchiere prima del sonno fa perdere...', 'La tua casa in affitto può rendere di più?', and 'I giocatori di tutto il mondo hanno atteso...'. The date 'Sabato 15 giugno 2019 alle 10:45:00' is visible at the bottom left of the article.

Toti e Bucci concordi: «Genova può ospitare una Expo tematica»

Genova - «Genova sarebbe pronta per ospitare un grande evento internazionale, come una delle Expo tematiche che si tengono fra le grandi esposizioni universali»: lo affermano in una nota congiunta il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il Sindaco di Genova Marco Bucci, raccogliendo la suggestione del presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini in occasione della mostra 'L' Expo delle Meraviglie' proprio sull' esposizione universale di Genova del 1914. «Senza dubbio Genova sarebbe pronta per accogliere una grande Expo - affermano - le ricadute positive dei grandi eventi che abbiamo accolto sono sotto gli occhi di tutti, dalla lontana Expo colombiana del 1992 alla più recente Capitale della cultura del 2004. Sarebbe inoltre un messaggio simbolico dopo il crollo del Ponte Morandi, un segno di riscatto non solo per la città ma per l' intero Paese. Grazie alle nuove infrastrutture che stiamo costruendo proprio per reagire a questa tragedia, nel giro di qualche anno avremo un nuovo volto da mostrare e potremo provare a candidarci con buone possibilità di riuscita».

The screenshot shows the top of the Genova Post website. At the top, there's a banner for 'Scopri l'offerta Iren Casa Online.' Below it are various logos including LOGI TRAVEL, MEMORCA, LA NATURA, and TEATRO NAZIONALE GENOVA. The main navigation bar includes 'HOME', 'PRIMO PIANO', 'CRONACA', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'CULTURA', 'SPORT', 'GENOVA', and 'SAMPDORIA'. The article title 'Toti e Bucci concordi: «Genova può ospitare una Expo tematica»' is prominently displayed. Below the title is a small image of Genova and a snippet of the article text. To the right, there are several promotional banners for 'Goditele oggi. Pagalo domani.', 'Raffo', 'GoTour', and 'Arriva a Genova il GoTour: così un imprenditore può vincere un piano di comunicazione'. At the bottom, there are three 'Guarda Anche' sections with small images and titles: 'Un bicchiere prima del sonno fa perdere 13 kg in 2 settimane', 'La tua casa in affitto può rendere di più? Certo, ecco come', and 'Ecco i lavori più pagati da casa da fare anche solo con il...'. The date 'Sabato 15 giugno 2019 alle 10:58:06' and the author 'di Antonella Cossentino' are also visible.

Genova studia la candidatura all' Expo

Genova sarebbe pronta per ospitare un grande evento internazionale, come una delle Expo tematiche che si tengono fra le grandi esposizioni universali. Lo affermano in una nota congiunta il Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, e il sindaco di Genova Marco Bucci, raccogliendo la suggestione del presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, **Paolo Emilio Signorini**, in occasione della mostra Expo delle Meraviglie, dedicata proprio sull' esposizione universale di Genova del 1914. «A me sembra che ci siano i requisiti - ha spiegato **Signorini** -. Prima del ponte ci sono stati tentativi di candidare Genova come sede per alcune delle grandi autorità europee. Ma dossier di quel tipo un anno e mezzo fa Genova non li aveva. Oggi paradossalmente a ponte caduto con tutto quello che è stato fatto dopo, con la grande visibilità e il grande programma di rilancio della città ci sono le basi». **Signorini** ha ricordato anche i due eventi organizzati dal Bureau International des Expositions (Bie) tra le Expo che si tengono ogni 5 anni, con quella tematica di Buenos Aires del 2023 o quella dell' orticoltura (2019 Pechino, 2021 Doha, 2022 Amsterdam-Almere). Dopo Milano 2015 la prossima Expo sarà a Dubai, mentre nel 2025 si terrà a Osaka. «Sono grandi eventi che richiedono una candidatura che parte almeno 6-7 anni prima. Può essere fatta anche con città gemelle, ad esempio con Torino o Milano, è da studiare - ha aggiunto **Signorini** -. Genova può avere delle carte da spendere. Ci sono dei temi su cui Genova ha qualcosa da dire come: futuro, tecnologie e sostenibilità. C' è poi il tema del mare su cui Genova è in grado di ospitare una riflessione come poche città al mondo. Questi eventi sono un' occasione abbastanza irripetibile per un Paese per mostrare i propri marchi, le proprie firme, le qualità della manifattura. E l' Italia è considerata un paese di straordinario interesse».

UTILIZZARE i social per personalizzare contenuti e annunci, per fornire funzionalità del social media e per analizzare il nostro traffico. Se non accetti di più il nostro utilizzo di tutti o di alcuni cookie clicca qui. Chiudendo questo banner, accettando l'uso di cookie o cliccando su "OK" accetti l'uso di tutti i cookie. **ACCETTO**

INDUSTRIA SERVIZI CONSUMI LAVORO EXPORT FINIRIE STORIE D'IMPRESA AGRICOLTURA TURISMO MARITTIMA RAPPORTI

Presidenza del Consiglio
Altre notizie
Mila, il libro a Brooklyn
di Ciriaco De...
Sulle 2019

GRANDI EVENTI

Genova studia la candidatura all'Expo

di R.E.A. 15 giugno 2019

Genova sarebbe pronta per ospitare un grande evento internazionale, come una delle Expo tematiche che si tengono fra le grandi esposizioni universali. Lo affermano in una nota congiunta il Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, e il sindaco di Genova Marco Bucci, raccogliendo la suggestione del presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, in occasione della mostra Expo delle Meraviglie, dedicata proprio sull' esposizione universale di Genova del 1914. «A me sembra che ci siano i requisiti - ha spiegato Signorini -. Prima del ponte ci sono stati tentativi di candidare Genova come sede per alcune delle grandi autorità europee. Ma dossier di quel tipo un anno e mezzo fa Genova non li aveva. Oggi paradossalmente a ponte caduto con tutto quello che è stato fatto dopo, con la grande visibilità e il grande programma di rilancio della città ci sono le basi».

Signorini ha ricordato anche i due eventi organizzati dal Bureau International des Expositions (Bie) tra le Expo che si tengono ogni 5 anni, con quella tematica di Buenos Aires del 2023 o quella dell' orticoltura (2019 Pechino, 2021 Doha, 2022 Amsterdam-Almere). Dopo Milano 2015 la prossima Expo sarà a Dubai, mentre nel 2025 si

I PIÙ LETTI DI ECONOMIA

1. **AMBITO** - 15 giugno 2019
L'azienda, dai servizi la prima class action
2. **INNOVATION DAYS** - 15 giugno 2019
La casa a 81 Porta su digitale, domotica, delivery non è ancora per tutti
3. **PERNOVA** - 15 giugno 2019
Tante segnalazioni, il primo bank sul fronte dell'Emilia Romagna
4. **CONTENUTO PUBBLICITARIO** - 15 giugno 2019
L'azienda, dai servizi la prima class action
5. **AGGIORNAMENTO** - 15 giugno 2019
Mila al piano urbanistico per Bagnoli, critica la Regione Campania

ULTIME NOVITÀ
Dal catalogo del Sole 24 Ore

Finalmente racconta la storia della filiera agraria L&M
L&M
L&M
L&M

PRODEC - il catalogo ufficiale del Museo della Corte
L&M
L&M
L&M

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Expo, Genova pensa a una candidatura

GIORGIO CAROZZI

Genova - Dopo lo choc del crollo del Morandi, il rialzare la testa di una città ferita e tagliata in due, mentre è tutta in corso la sfida della ricostruzione del viadotto sul Polcevera, Genova sogna in grande e guarda a una candidatura per Expo. «Un messaggio simbolico», «segno di riscatto non solo per la città ma per l' intero Paese», secondo il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti e il sindaco di Genova Marco Bucci . Non è già detto che si tratti dell' esposizione clou che ha portato Milano alla grande ribalta nel 2015 - la prossima candidatura da farsi è per Expo 2030 -, ma in campo ci potrebbe essere almeno una delle Expo tematiche che si tengono fra le grandi esposizioni universali. A sollevare il tema nel mattino era stato il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini** : «A me piacerebbe molto che Genova potesse ospitare un evento di carattere internazionale», «ci sono le basi per provarci da qui a 6-7 anni». La risposta di Toti e Bucci non si è fatta attendere: «Senza dubbio Genova sarebbe pronta per accogliere una grande Expo», hanno affermato in una nota congiunta. «Le ricadute positive dei grandi eventi che abbiamo accolto sono sotto gli occhi di tutti, dalla lontana Expo colombiana del 1992 alla più recente Capitale della cultura del 2004. Sarebbe inoltre un messaggio simbolico dopo il crollo del Ponte Morandi, un segno di riscatto non solo per la città ma per l' intero Paese. Grazie alle nuove infrastrutture che stiamo costruendo proprio per reagire a questa tragedia, nel giro di qualche anno avremo un nuovo volto da mostrare e potremo provare a candidarci con buone possibilità di riuscita». «Oggi Genova anche per motivi non felici è andata alla ribalta delle cronache mondiali - aveva detto nel mattino Signorini -: a valle di un evento tragico ha saputo trasformarlo in un riscatto di grande visibilità. In concomitanza è partito un programma di lavori e reingegnerizzazione molto ambizioso per cambiare la faccia della città dal punto di vista infrastrutturale». Dopo Milano la prossima Expo sarà a Dubai nel 2020, mentre nel 2025 si terrà a Osaka. Il Bureau International des Expositions (Bie) organizza anche altre due manifestazioni "intermedie": una expo tematica, la prossima sarà a Buenos Aires nel 2023 e una expo dell' orticoltura. Dopo Pechino 2019 è prevista nel 2021 a Doha e nel 2022 ad Amsterdam-Almere.

The screenshot shows the Medi Telegraph website interface. At the top, there are navigation menus for 'HOME', 'SHIPPING', 'TRANSPORT', 'MARKETS', 'INTERVIEW', 'NEED ROUTES', and 'GREENTECH'. Below the navigation, the article title 'Expo, Genova pensa a una candidatura' is prominently displayed. The article text is visible, starting with 'Genova - Dopo lo choc del crollo del ponte Morandi, il rialzare la testa di una città ferita e tagliata in due, mentre è tutta in corso la sfida della ricostruzione del viadotto sul Polcevera. Genova sogna in grande e guarda a una candidatura per Expo.' A photo of Paolo Emilio Signorini is included in the article. On the right side of the page, there are sections for 'MAGAZINE', 'PUBBLICAZIONI', 'PILOTINA BLOG', and 'SHIPPING MOVEMENTS'.

Portuali contro la rotta delle armi

Nuovo presidio in porto per l'arrivo di un'altra nave della compagnia saudita già boicottata

di Massimiliano Salvo

Ancora un presidio nel porto di Genova contro una " nave delle armi". Domani dalle 5 di mattina i portuali del Calp (Collettivo autonomo lavoratori portuali) si raduneranno al varco di Ponte Etiopia per impedire che il carico fermo nel terminal dal 20 maggio - giorno del boicottaggio della nave Bahri Yambu - finisca su un'altra imbarcazione della compagnia saudita, la Bahri Jazan. Secondo il Calp quel carico « è ufficialmente classificato come " armi", dunque non va imbarcato ma rispedito al mittente ». Nelle ultime ore però l'arrivo a Genova di questa nave è diventato un mistero. La schedula della Jazan sul sito della Bahri è infatti scomparsa, mentre la tabella degli arrivi della Capitaneria di porto non la menziona.

La mobilitazione contro il trasporto di materiale bellico dallo scalo genovese, in ogni caso, non si ferma. E' bene precisare che questi trasporti in passato ci sono già stati e gli approdi delle navi saudite a Genova pure. Ma ora vengono visti sotto nuova luce dopo che un'inchiesta giornalistica del sito francese Disclose ha svelato la rotta delle armi tra Francia e Arabia Saudita: anche grazie a documenti dei servizi segreti è stato appurato che le armi in questione vengono utilizzate dal regime saudita durante la guerra che miete vittime civili in Yemen. In occasione dell' attracco del 20 maggio la merce è quindi rimasta a ponte Eritrea, nel Genoa Metal Terminal, pronta per essere imbarcata alla prossima occasione in direzione Jeddah. Mentre si fa strada la possibilità che l' attracco avvenga mercoledì - sempre che la nave non abbia cambiato rotta - l' assemblea pubblica dei giorni scorsi al circolo del Cap ha visionato i documenti che dimostrerebbero come le apparecchiature in questione siano ufficialmente classificate come armi (categoria 11: apparecchiature elettroniche) dall' UAMA, Unità per le autorizzazioni dei materiali di armamento del Ministero degli Esteri.

« Pertanto è stato dimostrato che l' azienda esportatrice, Teknel di Roma, e l' agenzia marittima rappresentante della compagnia marittima di stato saudita - scrive il Calp in una nota - hanno mentito alla pubblica opinione, all' **Autorità portuale** e alla Prefettura di Genova affermando che si trattava di apparecchiature civili.

Hanno mentito quando la nave è arrivata a Genova il 20 maggio di fronte allo sciopero dei lavoratori, ottenendo che la Prefettura ordinasse il ricovero in un magazzino **portuale** della merce affinché ne fosse accertata la natura. Hanno mentito il 3 giugno quando hanno sottoscritto l' accordo con l' **Autorità portuale** e la CGIL presentando documenti che escludevano la natura militare della spedizione ».

Il Calp contesta l' operato di **Autorità portuale** e Prefettura, che non avrebbero compiuto niente di quello che si erano impegnati a fare: nessuna ispezione, nessuna perizia, nessuna acquisizione di informazioni. « Sarebbe bastato consultare i documenti doganali.

Hanno semplicemente fatto proprie le dichiarazioni della Teknel e dell' agente marittimo senza battere ciglio. E la CGIL inopinatamente ha sottoscritto », conclude il Calp.



Porto di Genova, in arrivo un' altra nave carica di armi: previsto presidio a ponte Etiopia

Genova - Alle 5 di lunedì 17 giugno verrà messo in atto un presidio davanti al varco di ponte Etiopia - promosso dal Calp (Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali) - per protestare contro l' arrivo al terminal Gmt della nave saudita Bahri Jazan, gemella della Yambu , arrivata a Genova lo scorso 20 maggio. La protesta - Sulla pagina Facebook del Collettivo si legge testualmente: «L' assemblea pubblica convocata ieri sera dal Calp ha potuto visionare i documenti che dimostrano che le apparecchiature che i portuali si erano rifiutati di imbarcare sulla nave Bahri Yambu sono ufficialmente classificate come armi dall' Uama (l' Unita` per le Autorizzazioni dei Materiali di Armamento del ministero degli Esteri). Pertanto e` stato dimostrato che l' azienda esportatrice, Teknel di Roma, e l' agenzia marittima rappresentante della compagnia marittima di stato saudita, hanno mentito alla pubblica opinione, all' Autorita` portuale e alla Prefettura di Genova affermando che si trattava di apparecchiature civili». Pare che anche la Teknel sia stata costretta ad ammettere che si tratti di "armi" destinate alla Guardia Nazionale Saudita, dunque la conclusione a cui è arrivato il Calp è una sola: «Le armi della Teknel ferme in magazzino siano rispedite immediatamente al mittente. Nessuno provi a caricarle sulla prossima nave saudita, Bahri Jazan, prevista per lunedì 17 giugno all' alba».

The image shows a screenshot of the Genova Post website. At the top, there is a banner for 'Scopri l'offerta Iren Casa Online.' Below it, the website header includes the Genova Post logo and navigation tabs like 'HOME', 'PRIMO PIANO', 'CRONACA', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'CULTURA', 'SPORT', 'GENOVA', 'SAMPDORIA'. The main headline reads 'Porto di Genova, in arrivo un' altra nave carica di armi: previsto presidio a ponte Etiopia'. The article text is partially visible, starting with 'Genova - Alle 5 di lunedì 17 giugno verrà messo in atto un presidio davanti al varco di ponte Etiopia...'. To the right of the article, there are several advertisements: 'Goditele oggi. Pagalo domani.', 'Raffo', 'IN EVIDENZA' with an image of solar panels, and 'Arriva a Genova il GoTour: così un imprenditore può vincere un piano di...'. At the bottom left of the article, there is a small section titled 'Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali' with a short message about the blockade of the Bahri Yambu.

Porto di Genova, la seconda nave delle armi "tarda" ad arrivare: attracco posticipato al 20 giugno

Genova - Era previsto per lunedì mattina l'arrivo della nave delle armi saudita Bahri Jazan gemella della Yambu, arrivata a Genova lo scorso 20 maggio. La protesta - Nei giorni scorsi sulla pagina Facebook del Calp (Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali) era stato postato uno status in cui veniva annunciata - alle 5 di lunedì 17 giugno - la messa in atto un presidio davanti al varco di ponte Etiopia per protestare contro l'arrivo al terminal Gmt della Bahri Jazan. Nel post si può, infatti, leggere testualmente: «L'assemblea pubblica convocata ieri sera dal Calp ha potuto visionare i documenti che dimostrano che le apparecchiature che i portuali si erano rifiutati di imbarcare sulla nave Bahri Yambu sono ufficialmente classificate come armi dall'Uama (l'Unità per le Autorizzazioni dei Materiali di Armamento del ministero degli Esteri). Pertanto è stato dimostrato che l'azienda esportatrice, Teknel di Roma, e l'agenzia marittima rappresentante della compagnia marittima di stato saudita, hanno mentito alla pubblica opinione, all'Autorità portuale e alla Prefettura di Genova affermando che si trattava di apparecchiature civili». Pare che anche la Teknel sia stata costretta ad ammettere che si tratti di "armi" destinate alla Guardia Nazionale Saudita, dunque la conclusione a cui è arrivato il Calp è una sola: «Le armi della Teknel ferme in magazzino siano rispedite immediatamente al mittente. Nessuno provi a caricarle sulla prossima nave saudita, Bahri Jazan, prevista per lunedì 17 giugno all'alba». A quanto pare, però, l'arrivo in porto della Jazan è stato ancora posticipato: al momento si parla, infatti, del prossimo giovedì 20 giugno, precisamente intorno alle 7 di mattina.

Scopri l'offerta Iren Casa Online.

LOGI PRINCEP, MEMORCA, LA NATURA, TEATRO NAZIONALE GENOVA

LA RIBALDIZIONE PUBBLICITÀ, LA RIBALDIZIONE PUBBLICITÀ, LA RIBALDIZIONE PUBBLICITÀ

GENOVA POST
 10 ANNI ASSOCIATIVI CHE IL 15 DEL 17 GIUGNO 2019

HOME PRIMO PIANO CRONACA POLITICA ECONOMIA CULTURA SPORT GENOA SAMPDORIA
 GENOVA FONTE CENTRO LEVANTE SAMPDORIANA VAL POLCEVERA VAL BIAINO LEGHIA
 ALTRE CALCIO ALTRI SPORT RUBRICHE FOTOGALLERY VIDEOGALLERY METEO

CRONACA

Facebook Twitter LinkedIn YouTube

Porto di Genova, la seconda nave delle armi "tarda" ad arrivare: attracco posticipato al 20 giugno

ARRIVO POSTICIPATO

Genova - Era previsto per lunedì mattina l'arrivo della nave delle armi saudita Bahri Jazan gemella della Yambu, arrivata a Genova lo scorso 20 maggio.

La protesta - Nei giorni scorsi sulla pagina Facebook del Calp (Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali) era stato postato uno status in cui veniva annunciata - alle 5 di lunedì 17 giugno - la messa in atto un presidio davanti al varco di ponte Etiopia per protestare contro l'arrivo al terminal Gmt della Bahri Jazan. Nel post si può, infatti, leggere testualmente: «L'assemblea pubblica convocata ieri sera dal Calp ha potuto visionare i documenti che dimostrano che le apparecchiature che i portuali si erano rifiutati di imbarcare sulla nave Bahri Yambu sono ufficialmente classificate come armi dall'Uama (l'Unità per le Autorizzazioni dei Materiali di Armamento del ministero degli Esteri). Pertanto è stato dimostrato che l'azienda esportatrice, Teknel di Roma, e l'agenzia marittima rappresentante della compagnia marittima di stato saudita, hanno mentito alla pubblica opinione, all'Autorità portuale e alla Prefettura di Genova affermando che si trattava di apparecchiature civili».

Pare che anche la Teknel sia stata costretta ad ammettere che si tratti di "armi" destinate alla Guardia Nazionale Saudita, dunque la conclusione a cui è arrivato il Calp è una sola: «Le armi della Teknel ferme in magazzino siano rispedite immediatamente al mittente. Nessuno provi a caricarle sulla prossima nave saudita, Bahri Jazan, prevista per lunedì 17 giugno all'alba».

A quanto pare, però, l'arrivo in porto della Jazan è stato ancora posticipato: al momento si parla, infatti, del prossimo giovedì 20 giugno, precisamente intorno alle 7 di mattina.

Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali
 Sul blocco della Bahri Yambu e quel che ne è seguito... A che gioco giocatevi?
 SOPO CHE I PORTUALI DI GENOVA, SACRIFICANDO IL LORO

Goditelo oggi. Pagalo domani.
 Tassa Zonta 10 per cento. Tassa di Porti 10 per cento. Tassa di Porto 10 per cento.

Raffo I tuoi esperti. Anche per te.

IN EVIDENZA

Fotovoltaico, quando al risparmio si aggiunge il rispetto dell'ambiente

Arriva a Genova il GoTour: così un imprenditore può vincere un piano di

Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

LAVORI IN CORSO Dal parcheggio di San Martino a via Cornigliano

Genova accende per strada 57mila nuove lampade a led

Un project financing consentirà al Comune di risparmiare un milione all'anno. In estate la città sarà piena di cantieri

Monica Bottino Cantieri per 60milioni di euro stanno per partire nelle prossime settimane a Genova. A dirigere le operazioni c'è l'assessore ai Lavori Pubblici del Comune, l'architetto Paolo Fanghella, che grazie a una buona squadra di tecnici, è riuscito a smuovere opere che per le giunte precedenti erano rimaste bellissimi sogni e le ha fatte diventare realtà. A cominciare, per esempio, dal parcheggio di Largo Benzi, la voragine davanti all'ospedale San Martino, che dovrebbe vedere riaprire i cantieri intorno al 14 luglio. Dopo anni di immobilismo si ricomincia a lavorare al parcheggio di San Martino. Sempre in centro, entro luglio partiranno i lavori (affidati ad un project financing), per la realizzazione di un polo di eccellenza agroalimentare nell'ex mercato di Corso Sardegna: 6750 mq di verde, parcheggi, locali per il quartiere, esercizi di vicinato e un medio supermercato. «Qui non solo il Comune riceverà oneri di urbanizzazione per un corrispettivo di oltre tre milioni di euro, ma anche 3 milioni e mezzo cash, da chi realizzerà il progetto», spiega Fanghella.

Che allunga l'elenco: «Martedì partiranno i lavori del Mercato Tre Ponti di Sampierdarena - aggiunge - e anche qui si parla di 2 milioni di lavori. Mentre entro la fine del mese apriranno anche i cantieri di via Cornigliano, e i due percorsi del parco del Peralto, che saranno completamente rinnovati.

E in tutto questo lavoro il Comune ha trovato modo anche di ottenere qualche risparmio, come nel caso delle nuove opere di illuminazione stradale: un progetto che si aggira intorno ai 30 milioni di euro e che porterà alla sostituzione di 57mila lampade in tutta la città con nuovi faretti a led: un progetto di project financing che consentirà al Comune, a regime, di risparmiare un milione di euro all'anno sulla bolletta dell'energia elettrica. Infine, ma non ultimo, va ricordato l'inizio del riordino delle aiuole di via Bri gate Partigiane «che - dice l'assessore - verranno ricreate con il disegno floreale originale voluto dal Piacentini. Inizieremo dalla parte a mare per risalire verso monte». Occorrerà aspettare settembre per vedere l'inizio dei lavori della parte finale della fontana di Piazza De Ferrari. «Non volevamo cantierizzare anche questa piazza nell'estate, la lasceremo ai genovesi, ma alla fine della stagione anche qui partiranno i lavori finali, un piccolo ma importante lotto da 150mila euro». Fanghella in questi giorni, oltre al lavoro d'ufficio, è stato costretto a straordinari «social», a causa di ripetuti attacchi, sebbene più o meno sempre dalle stesse persone, che lo accusano di non avere eseguito i promessi lavori sulla passeggiata di Voltri, danneggiata dalla mareggiata del 29 ottobre scorso. In realtà ad oggi la passeggiata è totalmente percorribile, sebbene in una parte sia necessaria la deviazione di pochi metri verso monte. «È il punto in cui la situazione si è rivelata più complessa spiega l'assessore, che peraltro non ne aveva fatto mistero - Infatti la base della passeggiata qui è stata danneggiata da insetti che hanno minato le fondamenta e dovrà essere rifatta da capo: è stata una sorpresa mentre demolivamo. Ci vorrà un pochino più di tempo, come del resto va detto che per togliere il percorso destinato ai camion che resta ancora sulla spiaggia attendiamo dall'Autorità Portuale. Le autorizzazioni a spostare dal greto della foce del Leira 10mila metri cubi di materiale, che verrà utilizzato per altro ripascimento. Anche per realizzare i lavori in muratura del bar attendiamo che l'Autorità Portuale ci autorizzi. Tutto qui. Noi siamo pronti a partire con i lavori, ma senza le autorizzazioni di Palazzo San Giorgio non possiamo».

Genova 15 giugno 2019 | L'Olimpico del Piemonte e della Liguria | GENOVA 7

LAVORI IN CORSO Dal parcheggio di San Martino a via Cornigliano

Genova accende per strada 57mila nuove lampade a led

Un project financing consentirà al Comune di risparmiare un milione all'anno. In estate la città sarà piena di cantieri

Genova accende per strada 57mila nuove lampade a led. Un project financing consentirà al Comune di risparmiare un milione all'anno. In estate la città sarà piena di cantieri.

LA REGIONE FINANZIA ALTRI 65MILA EURO PER MEDICINA TRASFUSIONALE E ALTRO

Casa della Salute a Voltri: sanità anche al primo piano

Il Comune di Genova ha stanziato 65 milioni di euro per la Casa della Salute a Voltri, un complesso sanitario che sarà completato entro la fine dell'estate. Il progetto prevede la costruzione di un edificio a tre piani, con un'area di circa 10.000 mq. Il complesso sarà dotato di una sala operatoria, di una sala di ricovero, di una sala di consultazione e di una sala di ambulatorio. Il progetto è stato approvato dal Consiglio comunale di Genova il 15 giugno scorso.

SIUREZZA DEI TORRENTI, NUOVO AUTOGOL DEL PD

Il consigliere Garibaldi denuncia il taglio dei fondi, in realtà aumentati della giunta Toti. Il consigliere Garibaldi denuncia il taglio dei fondi, in realtà aumentati della giunta Toti. Il consigliere Garibaldi denuncia il taglio dei fondi, in realtà aumentati della giunta Toti.

WORKSHOP ALLA CAMERA DI COMMERCIO

CERIMONIA A ROVERGO

Esperti di pace a confronto a Genova. Restaurato il monumento a Bisagno.



Traffico e caos Lungomare Canepa gli abitanti diffidano Comune e Ministero

Un gruppo di abitanti, con case in prossimità di Lungomare Canepa, ha diffidato, tramite un suo avvocato, "i soggetti istituzionali ritenuti coinvolti nella grave situazione ambientale da cui sono afflitti i cittadini che vivono presso la suddetta via". Si riferiscono a Comune, **Autorità Portuale** di Genova, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed Anas. La diffida verte sulla risoluzione delle problematiche ambientali causate dall' ingente traffico sulla strada cittadina, soprattutto dopo il crollo di ponte Morandi e la chiusura del tratto autostradale della A-10.

Il Comitato Lungomare Canepa ha presenziato a Palazzo Tursi ad apposita commissione comunale sul tema delle criticità della strada. In questa occasione dicono di avere appreso: che Arpal dovrebbe attivare entro la prossima settimana il laboratorio mobile di analisi della qualità dell' aria; che Sviluppo Genova ha dichiarato la volontà di ultimare la strada entro fine giugno; che la Asl effettuerà un sopralluogo la settimana prossima per accertarsi dello stato di salute della popolazione.

Genova Cronaca 5

Prescrizioni facili di farmaci La Procura indaga sui medici

Dopo l'intervento di Corte dei Conti e Anas: aperto un fascicolo per comparaggio, al taglio 600 dottori che secondo la denuncia del Codacoin hanno ricevuto 1.1 milioni di euro dalle case produttrici

Un gruppo di abitanti, con case in prossimità di Lungomare Canepa, ha diffidato Comune e Ministero

Tra il 2016 e il 2017
Le principali
farmaceutiche
hanno finanziato
i medici attraverso
scuole di vario tipo

Il Sistema portuale ligure in audizione alla IX Commissione Trasporti

GAM EDITORI

16 giugno 2019 - Mercoledì 12 giugno 2019, a Roma, la IX Commissione Trasporti ha svolto audizioni informali dei rappresentanti dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale e dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure orientale sulle prospettive del **sistema portuale** ligure. In particolare per il porto di Genova, sul quale si concentrano risorse finanziarie importanti, stanziata con il decreto cosiddetto Genova nel post crollo del viadotto autostradale, il presidente Paolo Emilio Signorini ha presentato ai membri della Commissione tutti gli interventi previsti e già in fase di attuazione a sostegno della ripresa dei traffici commerciali e per lo sviluppo **portuale** e logistico contenuti nel Programma straordinario approvato a gennaio dal commissario per la ricostruzione Marco Bucci.

The screenshot shows a news article on the website 'Il Sistema portuale ligure in audizione alla IX Commissione Trasporti'. The article title is 'Il Sistema portuale ligure in audizione alla IX Commissione Trasporti'. The text of the article is identical to the text on the left. The website layout includes a navigation bar with 'ABOUT US', 'EVENTI', 'CONDOTTI', 'LAVORA CON NOI', and 'LISTINO'. There are also social media icons and a sidebar with various categories like 'ECONOMIA', 'SHIPPING', 'LOGISTICA E TRASPORTI', etc. The article is dated '16 giugno 2019 - Mercoledì 12 giugno 2019'.

Investire a Ravenna, nel porto e non solo

Convegno promosso da Federmanager e BPER Banca. De Pascale: "Siamo un territorio fertile per attrarre nuovi investimenti". Rossi "Sinergia con Trieste"

14 Giugno 2019 - Ravenna - Ravenna è un territorio fertile per attrarre nuovi investimenti? Sì, la risposta è venuta dal convegno Investire a Ravenna: la Via della Seta organizzato da Federmanager Bologna-Ravenna e BPER Banca nella sala multimediale dell'Istituto bancario affollata di imprenditori. Lo è per vari motivi: il raddoppio del canale di Suez che ha avviato una nuova stagione della logistica, le mire dell'espansionismo commerciale dei Paesi che fanno parte del Far East, il ruolo dei porti dell'alto Adriatico, il progetto Hub portuale, un'attenzione delle istituzioni verso i nuovi investimenti che ha portato a un rilancio della chimica (tra gli esempi Versalis, Yara e non solo), alla realizzazione del primo deposito di GNL del Gruppo PIR e di Edison, al piano di sviluppo del Gruppo Marcegaglia. E, infine, BPER che si propone per supportare investimenti importanti. I porti dell'alto Adriatico saranno la destinazione naturale dei semilavorati provenienti dal Far East che vengono completati nelle aree produttive d'Europa. Tra le cause, la necessità di ridurre i costi, e quindi i tempi di viaggio, e la nuova normativa sulle emissioni inquinanti in vigore dal 2020. Venezia e Trieste non hanno aree disponibili, Koper sì ma è penalizzata dai collegamenti ferroviari di cui è invece dotata Trieste. Pireo non è un mercato di destinazione finale, ma di transhipment, quindi con una rottura di carico e costi che aumentano. Ravenna con i lavori del progetto Hub potrà diventare complementare a Trieste grazie alla disponibilità di aree collegate con strade e ferrovie e alla stazione merci dedicata. Questo il quadro disegnato da Daniele Rossi, presidente dell'AdSP ravennate, nell'aprire il convegno dopo i saluti di Andrea Molza, presidente Federmanager Bologna-Ravenna. La nuova Via della Seta ha aggiunto Rossi - è un investimento di 800/1000 miliardi di dollari, richiederà un treno Milano-Bologna che parta ogni 20 minuti perché gli approdi delle navi saranno regolari, con tempi fissi di imbarco e sbarco. Ravenna è una grande opportunità di investimento per i prossimi anni e una grande opportunità per le imprese. Abbiamo liquidità e interesse a investire, speriamo di trovare imprese che abbiano altrettanta voglia di investire, con queste parole il direttore generale di BPER, Fabrizio Togni, ha sottolineato che a Ravenna ci sono tutte le condizioni esogene favorevoli: un importante retroterra manifatturiero, un livello di scolarizzazione elevato, professionalità, cultura, sanità. E BPER ha la massa critica per supportare investimenti importanti. Non sono mancati i riferimenti al mondo dell'energia e in particolare all'offshore e all'emendamento che ha bloccato l'estrazione di gas in Adriatico con il sindaco Michele de Pascale che l'ha definito una doccia ghiacciata, in una città già colpita dalla crisi delle costruzioni, stigmatizzando la scelta del Governo di fermare un settore industriale e il mancato confronto per un piano energetico nazionale. In collegamento dal Pireo, il professor Davide Tabarelli, presidente di Nomisma Energia, ha ribadito con forza la necessità di avere più gas. A Ravenna ha detto ci sono sapienza, competenza, tecnologia, logistica, c'è tutto. E' uno dei distretti estrattivi mondiali, ma sconta quanto sia sempre più difficile fare industria. Di energia e di gas nei prossimi anni ce ne vorranno sempre di più, in particolare nei trasporti e nella produzione di elettricità. Il Mediterraneo è ricco di gas, in alto Adriatico ce ne sono 50 miliardi di metri cubi. Ma nel Mediterraneo, a differenza dell'Italia, si estrae, dobbiamo quindi vincere la percezione negativa sugli idrocarburi. Sulla presenza cinese a Ravenna è intervenuto Stefano Schiavo, amministratore delegato di CMIT Europe, il primo centro di ricerca e ingegneria navale fuori dalla Cina. Il bilancio della nostra attività, avviata esattamente un anno fa, è positivo. Siamo partiti con una trentina di dipendenti, ora siamo 76 ed entro l'anno raggiungeremo le 100 unità. Per l'83% si tratta di laureati, l'età media è di 38 anni. Abbiamo rimesso a nuovo il palazzo di Raul Gardini, posato per ogni piano 3800 metri di cavi, dato speranza a una serie di fornitori. Siamo un modello a cui guardare, un centro di eccellenza. CMIT Europe appartiene alla holding China Merchants Group, la seconda società più redditizia in Cina, che controlla la China Merchants Bank, prima banca cinese per azioni protagonista dell'iniziativa nazionale Belt and Road, un gruppo che fattura 90 miliardi e ha 120mila dipendenti, gestisce 53 porti in 20 Paesi ed è uno dei leader mondiali nella



costruzione e riparazione di navi e piattaforme offshore. CMIT Europe vive un momento favorevole, in particolare nel settore delle crociere; la produzione, infatti, aumenta per rinnovare parte delle 320 navi da crociera attualmente in giro per il mondo. La Cina ha detto Schiavo è un Paese affamato, con la stessa voglia di crescere che aveva l'Italia negli anni 60. Sulla Via della Seta si è soffermato il sindaco Michele de Pascale nelle conclusioni. E' il progetto politico della più grande potenza economica del pianeta. E' un progetto che è entrato nella Costituzione della Repubblica cinese, è l'ambizione della Cina di diventare egemone rispetto alle dinamiche economiche. E' una vicenda politica, prima che commerciale. E' la sfida di un Paese con un enorme problema di approvvigionamento energetico, che vuole diventare autonomo. E' evidente che se i prodotti finiti devono andare verso Est, è più logico che partano da Ravenna. Per farci trovare pronti ha spiegato de Pascale dobbiamo abbattere la burocrazia. E ha citato come esempio l'iter autorizzativo del deposito GNL in via di realizzazione sulla Baiona da parte di Gruppo PIR e di Edison. Se c'è la volontà di tutti ha commentato le autorizzazioni si ottengono in tempi umani. E a questo proposito ha riportato la frase rivoltagli più spesso dagli imprenditori: Il nostro gruppo presenta la richiesta di permessi in tre diverse città europee, la prima che li concederà otterrà l'investimento, le altre in dieci anni chiuderanno. De Pascale ha ricordato che Ravenna ha una vocazione industriale recente, di decenni, dagli anni 50/60, grazie ad alcune famiglie illuminate ravennati e all'industria di Stato, con la nascita del porto. Questo significa avere eccellenze assolute in alcuni campi specifici. Chimica, industria energetica e attività terminalistica sono una percentuale elevatissima della presenza industriale. Se questi settori hanno trend positivi ha aggiunto - noi ne beneficiamo, se hanno difficoltà paghiamo un prezzo più alto degli altri. Tra gli elementi positivi, de Pascale ha citato il trend dell'industria chimica, con gli esempi di Versalis, Yara e non solo, una dimostrazione che il settore si sta ammodernando e investe. Tra l'altro, ha detto, l'evoluzione tecnologica consente di avere livelli di produzione maggiore con un beneficio ambientale. E ha citato anche il potenziamento dell'impianto F3, quello in area petrolchimico specializzato solo in rifiuti industriali. De Pascale ha concluso affermando l'importanza della formazione, perché produzione industriale e crescita sono indissolubilmente legate alla conoscenza: Abbiamo corsi e master specialistici in ambito giuridico e un corso di laurea magistrale in offshore. Lauree magistrali in Biologia marina e Analisi e gestione dell'ambiente e la laurea triennale in Scienze ambientali. E ha aggiunto ciò a cui tengo di più è la riapertura del Centro ricerche di Marina di Ravenna del Gruppo Ferruzzi. E' il segno di quello che sarebbe potuto essere e non era stato. m.v.v.

«Il porto rischia, troppi scontri»

Roma, esperto europeo Interreg: «Abbiamo 42 mesi di tempo...»

IL CONTO alla rovescia questa volta riguarda il comitato di gestione portuale per **Livorno**, che è in programma la prossima settimana, con un 'focus' particolarmente delicato sul rinnovo decennale della concessione al terminal Lorenzini & Msc. Una concessione sulla quale gravano - dal comitato consuntivo - una forte maggioranza di sì, ma anche due 'niet' pesanti: quello del terminal Tdt, dirimpettaio, e quello dell'agenzia livornese del gruppo Grimaldi.

Siamo all'ennesima dimostrazione di quel 'masochismo labronico' già denunciato anche su queste pagine dal presidente nazionale di Federagenti Duci? Lo abbiamo chiesto, con qualche altra domanda a tema, al maritime consultant Angelo Roma, già operatore di lunga esperienza con responsabilità apicali per Zim, per Toremar, Assonautica etc: anche nella sua nuova veste di 'esperto europeo Interreg', quindi coinvolto nel programma marittimo Italia-Francia di cui è autorità di gestione la Regione Toscana.

Comandante Roma, per prima cosa complimenti per la nuova nomina. Qual è il suo compito in concreto?

«I programmi Interreg rientrano nella collaborazione diretta tra Regione Toscana e il commissariato francese per l'egalité du territoire français (Cget). Gli esperti nazionali sono chiamati ad analizzare alcune 'buone pratiche' identificate nell'ambito dei progetti, per capire se le realizzazioni proposte possano essere realmente efficaci, sostenibili e di supporto alle aree coinvolte. La mia nomina è legata alle mie esperienze in settori come il marittimo e il portuale».

E proprio sul tema, lei avrà letto del duro giudizio del presidente di Federagenti sul 'masochismo livornese'...
«Duci non ha torto a sostenere che il **porto** di **Livorno** sta rischiando di perdere occasioni mondiali per le risse interne ed esterne. Ed ha ragione quando sostiene che il nostro scalo è l'unico oggi in grado di servire contemporaneamente le grandi direttrici del Brennero e del Gottardo. Certo, occorre ritrovare sintonie ed energie interne. Ricordo che la Regione Toscana, e in particolare il suo presidente Enrico Rossi, si sono spesi molto per il sistema portuale di **Livorno** e Piombino, isole comprese e Darsena Europa in testa. Ma evidentemente certi scontri di interesse minacciano di prevalere».

Rischiamo di veder vanificato anche il grande progetto della Darsena Europa?

«Mi auguro di no, ma il realismo ci spinge a lanciare un appello a tutto il **porto**. Credo tutti siano d'accordo nel considerare che la Darsena Europa anche nella migliore ipotesi non sarà messa in opera prima del 2025. Nel frattempo però è indispensabile trovare una soluzione 'propedeutica alla DE' per far entrare al più presto ai terminal attuali le navi da 12/13 mila Teu. Abbiamo al massimo 42 mesi per non essere definitivamente tagliati fuori dalle rotte rilevanti. Poco tempo in cui sarà davvero in gioco il nostro futuro».

Antonio Fulvi.

IL TELEGRAFO DOMENICA 16 GIUGNO 2019 **CRONACA LIVORNO** 7

LE SFIDE DELLA CITTA'

«Il porto rischia, troppi scontri»

Roma, esperto europeo Interreg: «Abbiamo 42 mesi di tempo...»

Focus

Battaglia
Grande attesa per il comitato di gestione portuale per Livorno, che è in programma la prossima settimana, con un 'focus' particolarmente delicato sul rinnovo decennale della concessione al terminal Lorenzini & Msc. Su questa concessione c'è una grande battaglia.

Gruppi
Sulla concessione al terminal c'è una forte maggioranza di sì, ma anche due 'niet' pesanti: quello del terminal Tdt, dirimpettaio, e quello dell'agenzia livornese del gruppo Grimaldi.

Darsena Europa
La Regione Toscana, e in particolare il suo presidente Enrico Rossi, si sono spesi molto per il sistema portuale di Livorno e Piombino, isole comprese e Darsena Europa in testa. Ma evidentemente certi scontri di interesse minacciano di prevalere.

PROTAGONISTA Consulente marittimo Angelo Roma

COMITATO DI GESTIONE Attivo il dibattito sul rinnovo concessione al Livorno

SCEGLI LA TUA DESTINAZIONE

S-CROSS

Tua a 15.690 €

CONCESSIONARIO ESCLUSIVO SUZUKI PER PISA, LIVORNO E PROVINCE

IGITAUTO

www.igitauto.it info@igitauto.it

Livorno: Loc. Picchiana Via dei Ramati, 1 - Tel. 0586 405252

Piombino: Via Tosca Ronzeggiare Ovest 35 - Tel. 0587 58322

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Ieri mattina ha attraccato al porto di Piombino la "Marella dream", seconda nave delle 15 previste per la stagione 2019

Crocieristi all' assalto del centro storico con bus, trenino ma pure in bicicletta

IL RACCONTO Seconda crociera in arrivo al porto di Piombino "Marella dream" - ieri - e città di nuovo invasa dai turisti. Come già accaduto mercoledì 12 col primo degli attracchi dei 15 previsti per la stagione 2019; per gli ospiti a bordo della nave "Marella Discovery 2" era stato organizzato anche un prolungamento d' orario persino del mercato settimanale in via Ferrer.

Ieri la "Marella dream" (1500 passeggeri, in arrivo da Propriano con rotta verso Santa Margherita), è rimasta in porto dalle 7 alle 19 e molti crocieristi si sono serviti del servizio accoglienza e trasposto offerto dal Comune di Piombino insieme a Società Parchi Val di Cornia. Dunque persone alla scoperta del centro storico della città, cartina alla mano. C' è chi si è servito anche delle biciclette. Trenino e autobus stabilmente presi d' assalto.

Nuova nave da crociera, "Marella explorer 2" ((1800 passeggeri, arriva da Propriano e prosegue verso Napoli), è attesa per martedì 18 giugno e sosterrà al porto, dalle ore 7 alle 17. Insomma un successo per i crocieristi in arrivo a giugno questo "pacchetto di accoglienza" che prevede oltre al trasporto dal porto al centro anche aperture e visite speciali nei musei e luoghi di interesse della città, degustazioni di prodotti locali e tour della città in trenino.

Al porto di Piombino, quest' anno, faranno scalo sei diverse navi per un totale di 15 attracchi tra di giugno, luglio, agosto, settembre, ottobre e novembre. Il calendario è consultabile: basta collegarsi al sito internet dell' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale.

Primo arrivo, come detto, mercoledì 12, con "la Marella Discovery 2"; l' ultimo lunedì 25 novembre, con la "Spirit of discovery".

Nel 2018 gli attracchi furono 14 e in porto arrivarono sette navi, con la stagione delle crociere che iniziò il 31 marzo per concludersi il 31 ottobre.

Nel 2017, invece, a Piombino sono arrivate quattro navi per un totale di circa 5000 passeggeri, 1650 dei quali sbarcati in città.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

rio marina

Raddoppio della banchina interna Un milione e mezzo per l' opera

RIO MARINA. Raddoppio della banchina interna di collegamento alla diga di sopraflutto (costo dell' opera un milione e mezzo di euro) nel **porto** di Rio Marina.

E prossima la realizzazione del primo stralcio dei lavori d' adeguamento tecnico funzionale.

L' Autorità di sistema portuale sta valutando la possibilità di procedere con la gara per la progettazione definitiva delle opere previste per il Comune di Rio. L' impegno dell' Authority è quello di riuscire entro quest' anno a espletare le procedure di nomina del vincitore. Lo rende noto il gruppo consiliare di minoranza "Terra Nostra" che ha recentemente incontrato i tecnici dell' Autorità di sistema. Nel corso del medesimo incontro si sono avute assicurazioni per l' asfaltatura della pavimentazione divelta, le ringhiere (già in parte sistemate), le panchine, le luci e la camminata superiore.

«Per quel che riguarda il pontile di Vigneria sommerso - concludono i consiglieri - si provvederà con sufficiente immediatezza a prevedere la sistemazione di boe di fondo per delimitarne l' accesso ai natanti e /o bagnanti, essendo già stata emessa l' apposita ordinanza e avviso ai naviganti. Si sta valutando anche per la sistemazione definitiva dell' area».

The clipping contains several articles from the 'ELBA' newspaper. The main article is titled 'Quei seimila litri di gasolio continuano a fare paura' (Those four thousand liters of diesel continue to make us afraid), discussing a fuel spill and the impact on the local fishing community. Other articles include 'Guerra sulle quote rosa Montagna all'attacco: «Cittadini presi in giro»' (War on gender quotas, Mountain on the attack: 'Citizens are being fooled'), 'Associazione culturale aveva evaso 90mila euro' (Cultural association had evaded 90,000 euros), and 'Raddoppio della banchina interna Un milione e mezzo per l'opera' (Doubling the inner pier, one million and a half for the work).

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Pochi controlli, troppi morti»

I sindacati accusano: «Più verifiche prima degli incidenti»

di PIERFRANCESCO CURZI TAVOLI, osservatori, protocolli: cosa non si fa per la sicurezza sul lavoro. Poi, la realtà dei fatti ci propone un' altra verità. A distanza di quattro giorni dall' infortunio mortale alla banchina 23 dello scalo merci del porto di Ancona, venerdì pomeriggio un altro addetto, della cantieristica stavolta, ha rischiato seriamente la vita.

Il parere di Tiziano Beldomenico, segretario regionale della Fiom, va dritto al punto: «Questa scia ormai inarrestabile di incidenti sul lavoro, alcuni dei quali mortali, continua perché nessuno - dice il leader Fiom - vigila e controlla ciò che accade dentro le aree di lavoro. I fatti si ripetono e nessuno prende provvedimenti seri, reali, efficaci per limitare questa piaga. Di cosa parlo? Semplice, ad esempio dei controlli da parte dell' Asur, sempre pronta ad arrivare in banchina, come negli ultimi due episodi, quando le dinamiche e l' eco dei fatti non possono essere snobbati. Ecco, vorrei che l' Asur assumesse più ispettori da inviare dentro i cantieri molto più spesso, con interventi a sorpresa, in un qualsiasi giorno, e quindi relazione quanto accade.

La sicurezza si fa anche così, perché se aspettiamo che le imprese investano sempre più risorse sulla prevenzione e sulla sicurezza stiamo fritti».

«NOI della Fiom su questo discorso ci abbiamo investito tempo e risorse, con pazienza, tenacia, rompendo le scatole a tutti gli attori coinvolti. Non si contano le riunioni istituzionali - dice Beldomenico -, l' ultima, la più importante, ad ottobre scorso in prefettura. In quell' occasione abbiamo sollecitato il prefetto a mettere in pratica certe pratiche legate alla sicurezza, alla trasparenza negli appalti. Sono passati più di otto mesi e dal palazzo della prefettura nessuno ci ha chiamato per sviluppare questo tema».

LUNEDÌ le operazioni di ormeggio di una portacontainer per lo sdoganamento, l' altro ieri dentro il cantiere Crn del Gruppo Ferretti-Weichai. Cambiano le dinamiche lavorative, ma i rischi restano gli stessi: «Delegati e lavoratori iscritti al nostro sindacato ci informano sulla precarietà degli apparati di sicurezza dentro i cantieri - aggiunge Beldomenico -. Parlano dei pericoli che si corrono durante le lavorazioni, specie a discapito dei dipendenti delle ditte in appalto o subappalto, ancora di più vittime di un sistema che non protegge i più deboli. Sono anni che conduciamo queste battaglie, ormai il mondo del lavoro è cambiato e non si riesce a porre un limite alla precarizzazione e al diniego dei diritti». Il segretario Fiom, infine, entra nel merito dell' incidente accaduto al Crn venerdì: «Ci sono dinamiche discordanti, pareri opposti, difficile capire cosa sia realmente accaduto. I responsabili della ditta che stava lavorando a bordo dello yacht parlano di un malore, altri mi dicono che quell' operaio stava forse tentando di passare da un' imbarcazione all' altra. Ci sarebbero, inoltre, delle evidenze legate alla balaustra sfondata dal peso del corpo dell' operaio rumeno finito in acqua, prova diretta del malore. Allora vorrei capire perché quella balaustra non ha retto l' impatto, evitando che cadesse».



«Pochi controlli, troppi morti»
I sindacati accusano: «Più verifiche prima degli incidenti»

DOPO IL COLPO
MORTALE IN TAVOLA E FUNERALE DEL GENOVA
AGENTE MARITTIMO MORTO E ARRESTATO
CALI TRE INCIDENTI IN UN CANTIERE DEL PORTO

LE ACCUSE DELLA FIOM
«ACCADONO UN SACCO DI FARELLI, INCIDENTI
PROTOCOLLI MA LA SICUREZZA NEI CANTIERI
DEL PORTO NON È ANCORA CAMBIATA»

PIERFRANCESCO CURZI TAVOLI
osservatori, protocolli: cosa non si fa per la sicurezza sul lavoro. Poi, la realtà dei fatti ci propone un' altra verità. A distanza di quattro giorni dall' infortunio mortale alla banchina 23 dello scalo merci del porto di Ancona, venerdì pomeriggio un altro addetto, della cantieristica stavolta, ha rischiato seriamente la vita.

IL PARERE DI TIZIANO BELDOMENICO, segretario regionale della Fiom, va dritto al punto: «Questa scia ormai inarrestabile di incidenti sul lavoro, alcuni dei quali mortali, continua perché nessuno - dice il leader Fiom - vigila e controlla ciò che accade dentro le aree di lavoro. I fatti si ripetono e nessuno prende provvedimenti seri, reali, efficaci per limitare questa piaga. Di cosa parlo? Semplice, ad esempio dei controlli da parte dell' Asur, sempre pronta ad arrivare in banchina, come negli ultimi due episodi, quando le dinamiche e l' eco dei fatti non possono essere snobbati. Ecco, vorrei che l' Asur assumesse più ispettori da inviare dentro i cantieri molto più spesso, con interventi a sorpresa, in un qualsiasi giorno, e quindi relazione quanto accade.

La sicurezza si fa anche così, perché se aspettiamo che le imprese investano sempre più risorse sulla prevenzione e sulla sicurezza stiamo fritti».

«NOI della Fiom su questo discorso ci abbiamo investito tempo e risorse, con pazienza, tenacia, rompendo le scatole a tutti gli attori coinvolti. Non si contano le riunioni istituzionali - dice Beldomenico -, l' ultima, la più importante, ad ottobre scorso in prefettura. In quell' occasione abbiamo sollecitato il prefetto a mettere in pratica certe pratiche legate alla sicurezza, alla trasparenza negli appalti. Sono passati più di otto mesi e dal palazzo della prefettura nessuno ci ha chiamato per sviluppare questo tema».

LUNEDÌ le operazioni di ormeggio di una portacontainer per lo sdoganamento, l' altro ieri dentro il cantiere Crn del Gruppo Ferretti-Weichai. Cambiano le dinamiche lavorative, ma i rischi restano gli stessi: «Delegati e lavoratori iscritti al nostro sindacato ci informano sulla precarietà degli apparati di sicurezza dentro i cantieri - aggiunge Beldomenico -. Parlano dei pericoli che si corrono durante le lavorazioni, specie a discapito dei dipendenti delle ditte in appalto o subappalto, ancora di più vittime di un sistema che non protegge i più deboli. Sono anni che conduciamo queste battaglie, ormai il mondo del lavoro è cambiato e non si riesce a porre un limite alla precarizzazione e al diniego dei diritti». Il segretario Fiom, infine, entra nel merito dell' incidente accaduto al Crn venerdì: «Ci sono dinamiche discordanti, pareri opposti, difficile capire cosa sia realmente accaduto. I responsabili della ditta che stava lavorando a bordo dello yacht parlano di un malore, altri mi dicono che quell' operaio stava forse tentando di passare da un' imbarcazione all' altra. Ci sarebbero, inoltre, delle evidenze legate alla balaustra sfondata dal peso del corpo dell' operaio rumeno finito in acqua, prova diretta del malore. Allora vorrei capire perché quella balaustra non ha retto l' impatto, evitando che cadesse».

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

NUMANA INCONTRO TRA COMUNI E CAPITANERIA

Aumentare la sicurezza in mare

- SIROLO - PER aumentare la sicurezza in mare, Sirolo e Numana hanno lanciato congiuntamente l'idea di stipulare un protocollo d'intesa con le imprese che affittano barche a motore a privati per far consegnare un elenco di regole per la conduzione dei natanti ed evitare pericoli per le altre barche, i sub e i bagnanti. Il breve decalogo, in italiano e in inglese, sarà redatto dalla Capitaneria di **porto** di Numana e, in base al protocollo d'intesa, sarà consegnato a ogni turista che noleggia natanti a motore. Se ne è parlato durante l'incontro fra le amministrazioni comunali neolette di Numana e Sirolo e il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di **porto**, l'ammiraglio ispettore capo Giovanni Pettorino, in visita ufficiale accompagnato dal direttore marittimo delle Marche e comandante del **porto** di Ancona, Enrico Moretti, e dal comandante del **porto** di Numana Laura Vinci. Per il Comune di Sirolo era presente il sindaco Filippo Moschella, per Numana il vice sindaco Gabriele Calducci e l'assessore Rossana Ippoliti. Attraverso la sinergia fra amministrazioni pubbliche insomma si aumenterà la sicurezza in mare per tutti gli utenti.

6 ANCONA PRIMO PIANO Resto del Carlino DOMENICA 16 GIUGNO 2019

RIVIERA DEL CONERO

Quei forni neolitici unici in Italia

I reperti di Portonovo risalgono a 7.500 anni fa: sette sono integri

di GIANLUIGI BIANCHI - Un'indagine archeologica condotta dalla Capitaneria di Porto di Ancona ha portato alla luce sette forni neolitici unici in Italia. I reperti, datati a 7.500 anni fa, sono stati trovati nella baia di Portonovo, in provincia di Pesaro. Le scoperte sono state fatte durante una campagna di scavo condotta dalla Capitaneria di Porto di Ancona in collaborazione con il Comune di Portonovo. I forni sono stati trovati in un'area di circa 100 metri quadrati, a pochi metri dalla riva. Sono stati trovati sette forni, di cui sette sono stati trovati integri. I forni sono stati trovati in un'area di circa 100 metri quadrati, a pochi metri dalla riva. Sono stati trovati sette forni, di cui sette sono stati trovati integri. I forni sono stati trovati in un'area di circa 100 metri quadrati, a pochi metri dalla riva. Sono stati trovati sette forni, di cui sette sono stati trovati integri.

LE STRETTURE - La Capitaneria di Porto di Ancona ha portato alla luce sette forni neolitici unici in Italia. I reperti, datati a 7.500 anni fa, sono stati trovati nella baia di Portonovo, in provincia di Pesaro. Le scoperte sono state fatte durante una campagna di scavo condotta dalla Capitaneria di Porto di Ancona in collaborazione con il Comune di Portonovo. I forni sono stati trovati in un'area di circa 100 metri quadrati, a pochi metri dalla riva. Sono stati trovati sette forni, di cui sette sono stati trovati integri.

IL LORO grande successo affiora - In Sirolo sono stati trovati sette forni neolitici unici in Italia. I reperti, datati a 7.500 anni fa, sono stati trovati nella baia di Portonovo, in provincia di Pesaro. Le scoperte sono state fatte durante una campagna di scavo condotta dalla Capitaneria di Porto di Ancona in collaborazione con il Comune di Portonovo. I forni sono stati trovati in un'area di circa 100 metri quadrati, a pochi metri dalla riva. Sono stati trovati sette forni, di cui sette sono stati trovati integri.

NUMANA INCONTRO TRA COMUNI E CAPITANERIA
Aumentare la sicurezza in mare

PER aumentare la sicurezza in mare, Sirolo e Numana hanno lanciato - Un'indagine archeologica condotta dalla Capitaneria di Porto di Ancona ha portato alla luce sette forni neolitici unici in Italia. I reperti, datati a 7.500 anni fa, sono stati trovati nella baia di Portonovo, in provincia di Pesaro. Le scoperte sono state fatte durante una campagna di scavo condotta dalla Capitaneria di Porto di Ancona in collaborazione con il Comune di Portonovo. I forni sono stati trovati in un'area di circa 100 metri quadrati, a pochi metri dalla riva. Sono stati trovati sette forni, di cui sette sono stati trovati integri.

ORSI Group
sempre un passo avanti...
LE MIGLIORI TECNOLOGIE PER OGNI STAGIONE



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' inquinamento dei porti

L' inquinamento dei porti Transport & Environment ha studiato e stimato l' inquinamento prodotto in molti porti europei dal traffico navale, in particolare quello crocieristico.

I tecnici di T&E si sono serviti del sistema tracciamento delle navi attraverso satellite.

Sono stati in grado di stimare le emissioni delle imbarcazioni per ogni punto attraversato sulla mappa, compresi gli stazionamenti in **porto**. L' inquinamento delle città di **porto** deriva in gran parte dallo stazionamento delle navi ormeggiate ai moli.

Queste città galleggianti devono tenere i motori accesi per funzionare e garantire i servizi di bordo ai passeggeri. In questo modo però vengono liberati nell' aria fumi altamente tossici che compromettono la qualità dell' aria, l' ambiente e la salute dei cittadini. Sono pervenuti da Transport & Environment i dati inerenti le sei navi da crociera che hanno toccato nel 2017 il **porto** di **Ancona** che sono state ferme in banchina per 278 ore e avrebbero prodotto 877 kg di anidride solforosa (SOx), 348 kg di Materiale particolato (PM), 18.255 kg di NOx (biossido di azoto) i cui valori sono risultati superiori ai limiti in via XXIX settembre).

Di fronte a queste cifre di inquinamento stimato nei giorni scorsi abbiamo ha presentato un esposto alla procura penale per appurare le responsabilità del danneggiamento dell' Arco di Traiano. Nel caso di realizzazione del nuovo **porto** crocieristico con le grandi navi presenti per ulteriori 130 attracchi l' anno, l' inquinamento prodotto dovrebbe essere moltiplicato per almeno 6 volte. A questo si deve aggiungere il contributo ugualmente elevato dei traghetti e delle altre navi.

Italia Nostra sezione **Ancona**.

The image shows a page from the newspaper 'Il Resto del Carlino' (Ancona edition) dated Sunday, June 16, 2019. The page features several news articles and advertisements. The main headline is 'L' inquinamento dei porti' (Port pollution). Other visible headlines include 'Un angolo di spiaggia per i cani' (A beach corner for dogs), 'Noi Anconetani' (We Anconetani), and 'Passetto, laghetti da difendere' (Passetto, lagoons to defend). There are also sections for 'METEO', 'FARMACIE', 'NUMERI UTILI', and 'L' inquinamento dei porti' (Port pollution). The page is filled with text, images, and small graphics.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' Authority non dà risposte lavoratori Pas in agitazione

LA VERTENZA Un altro stato di agitazione al porto, l' ennesimo. Dopo le vertenze aperte da Port Mobility (per la quale non è stato ancora revocato lo stato d' agitazione) e Gtc (con la protesta momentaneamente congelata in attesa di un incontro urgente con l' Authority), adesso sono sul piede di guerra anche i lavoratori della Pas (Port Authority Security). I sindacati hanno dichiarato lo stato d' agitazione dopo che ieri era stato calendarizzato un incontro proposto dalla società che si occupa della sicurezza nello scalo, fissato per le 10. Ma l' Adsp, «senza tener minimamente conto delle corrette relazioni industriali lamentano i sindacati Filcams Cgil, Fisascat Cisl e Uiltucs Uil - nonché del rispetto della dignità dei soggetti interessati, si è presentata solo dopo un' ora e 5 minuti e senza alcuna comunicazione al riguardo, comportando di fatto la chiusura preventiva dell' incontro».

I sindacati spiegano poi quali erano i motivi dell' incontro, giudicati dagli stessi particolarmente importanti. «La mancata presentazione, a oggi, di un bando di assunzione finalizzato al riallineamento delle unità operative dell' azienda dicono - che ricordiamo essere partecipata al 100% dall' **Autorità di sistema portuale** di Civitavecchia, utili al corretto svolgimento del servizio senza ricorso a esternalizzazioni (implicano per i lavoratori operanti per le aziende esterne chiamate a svolgere tali servizi, altissimi carichi di lavoro, ndc).

Tale utilità si riscontra anche al fine di una più completa professionalizzazione e stabilizzazione del personale dato che tutti gli operatori svolgono servizi di polizia sussidiaria». Oltre a questi, però, Marco Feuli, Aldo Pascucci Silvano Corda e Stefano Romagnoli, rappresentanti delle tre sigle sindacali, contestano anche la ritardata comunicazione da diversi mesi dei turni di servizio con cadenza ogni due settimane come sarebbe previsto dal contratto. «Risultano a oggi aggiungono - 6 gabbianti a disposizione degli operatori, visto che i servizi vengono svolti esternamente, solo 3 operativi e idonei per lo svolgimento del servizio stesso, 3 autovetture facenti parte del parco auto, contrariamente a quanto riportato nel regolamento della stessa azienda che ne prevede almeno 4. Infine la mancata risoluzione di molteplici tematiche legate espressamente all' organizzazione del lavoro e alla fruizione delle ferie estive affrontate e discusse varie volte».

Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Frasca: il camping non apre, soci furiosi
►Demoliti i servizi igienici non più a norma, ma non sono ancora stati realizzati i nuovi e quindi l'area è inutilizzabile ►Mai realizzato il progetto approvato nell'ormai lontano 2011. Nel corso degli anni la struttura interessata da più inchieste

L' Authority non dà risposte lavoratori Pas in agitazione

Settore metalmeccanico in crisi, Tedesco convoca le aziende

L' ALTRO GIORNO L' ULTIMA «PESCA» HA RIPORTATO A TERRA ADDIRITTURA UN PEZZO DI MOTOCARRO

Il porto come discarica ma ora torna a splendere

Progetto della Capitaneria: recuperate 40 tonnellate di rifiuti

MONOPOLI. Il Porto come una discarica. In un paio di mesi riportate a terra 40 tonnellate di rifiuti raccolti, in uno specchio d' acqua di 12mila metri quadri. Il progetto è stato varato dall' ufficio circondariale marittimo diretto dal tenente di vascello Matteo Orsolini (ammiraglio del dipartimento Giuseppe Meli) d' intesa con l' autorità portuale (adspmam) diretta da **Ugo Patroni Griffi** e che in loco ha come referente Aldo Tanzarella. Occhio e croce sono circa 2 chili di rifiuti al metro quadro di fondale marino.

L' ultimo «rifiuto» estratto dal mare venerdì scorso è stato un motocarro. È stato necessario chiamare un motocarro con gru per tirarlo fuori dall' acqua. lo stesso che ha estratto dal mare il telaio di 2 carretti, gomme di auto e moto a non finire, grosse cime di ormeggio, cavi di acciaio, 3 ciclomotori, un intero forno da cucina, biciclette e una quantità inimmaginabile di lattine e bottiglie di plastica e le batterie d' auto, fortemente distruttive per l' ambiente marino.

Ultimi vagiti delle ultime operazioni di pulizia dei fondali del Porto. Azioni fortemente volute dalla guardia costiera in sinergia con l' autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale.

Era da anni che lo specchio acqueo del Porto Vecchio non veniva bonificato.

«L' intervento di pulizia ha avuto un duplice effetto, da un lato è stato possibile eliminare dal fondo marino una serie di oggetti costituenti un potenziale rischio per la sicurezza della navigazione poiché parte di essi, anche di considerevoli dimensioni, limitavano il battente d' acqua disponibile per le unità da pesca e da diporto» spiega Orsolini, il comandante del Porto «ma soprattutto la bonifica dello specchio acqueo, peraltro uno dei simboli della città, dalla presenza di rifiuti di vario genere che, specialmente l' estate erano visibili anche dalla banchina è stato il vero valore aggiunto all' operazione».

Per la Guardia costiera le operazioni di pulizia inoltre sono state un valido momento di sensibilizzazione alla cultura del mare e del rispetto dell' ambiente per tantissimi studenti monopolitani che sono stati accompagnati in porto dal personale della guardia costiera nell' ambito del progetto «#PlasticFreeGC» promosso su tutto il territorio nazionale dal comando generale del Corpo delle capitanerie di Porto con il Ministero dell' Ambiente che mira a sensibilizzare al collettività sul problema dell' invasione da plastica nei nostri mari e sulle coste italiane.

MONOPOLI. L' ENTRA GUARDIA COSTIERA - PESCA - HA RIPORTATO A TERRA ADDIRITTURA UN PEZZO DI MOTOCARRO

Il porto come discarica ma ora torna a splendere

Progetto della Capitaneria: recuperate 40 tonnellate di rifiuti

PLUTIGNANO È nata la giunta del sindaco Laera. Un esecutivo in rosa per la prima cittadina: «Abbiamo creduto nella possibilità del cambiamento»

CASTELLANA - Il parroco

Melucci contro Mittal: «Sceglie aziende estere ora via le concessioni»

Taranto, il sindaco apre il fronte del porto

BARI Si inaspriscono i rapporti tra Comune di Taranto e Arcelor Mittal. E le intese appena abbozzate tra la più grande industria sul territorio e il sindaco Rinaldo Melucci vacillano. Viene sospeso, intanto, ogni confronto sul protocollo d'intesa che mirava a elaborare progetti comuni a beneficio dei tarantini e si va verso la revisione delle concessioni demaniali marittime al porto dove Mittal opera. Il sindaco ne ha già parlato con Sergio Prete, presidente dell'Autorità di sistema del mar Ionio, e nei prossimi giorni formalizzerà per iscritto la richiesta di una convocazione urgente del Comitato di Gestione di cui alla riformata legge 84/1994.

I temi che lasciano profondamente insoddisfatto Melucci sono molti e tutti rimandano a un rapporto che stenta a diventare proficuo tra chi governa la città e chi guida un'impresa colossale con la testa in Lussemburgo, la comunicazione a Londra e un irrealizzato radicamento su Taranto. Ambiente, occupazione, indotto, cassa integrazione sono gli argomenti al centro del malcontento del sindaco. «Non ci hanno dato ancora piena soddisfazione - dice Melucci - sulla vicenda ambientale e delle bonifiche, al punto che negli ultimi tempi abbiamo più volte dovuto alzare la voce e richiedere ufficialmente il riesame dell'Aia. Inoltre hanno mancato nell'analisi del mercato ed hanno già trovato la maniera di scaricare esigue perdite congiunturali sui lavoratori tarantini, con una cassa integrazione inattesa, non negoziata e forse in spregio agli accordi col governo. Non hanno saputo comunicare niente di positivo a Taranto, non si sono ancora sforzati di costruire un rapporto sereno con cittadini, istituzioni e corpi intermedi».

Il sindaco sottolinea i problemi del sistema delle aziende ioniche tagliate fuori dalla filiera «a favore di imprese estere, non più qualificate delle nostre». «Persino in porto - aggiunge il sindaco - sono stati capaci di mortificare le tante eccellenze tarantine: mi raccontano in questi giorni di agenzie marittime ed operatori portuali chiamati dall'Olanda e dalla Spagna.

È inaccettabile. Taranto non merita di essere saccheggata a questa maniera. Non si riesce a decifrare le loro maldestre mosse, Arcelor Mittal sta facendo di tutto per dare ragione a chi asseriva che la loro fosse solo una manovra speculativa sull'acciaio europeo».

Melucci, già imprenditore nel porto dove non ha più interessi, sottolinea che «se è vero che la gran parte delle imprese tarantine, a parità di capacità, stiano venendo calpestate, in stabilimento e in porto, dobbiamo iniziare col rivedere le concessioni demaniali marittime ad Arcelor Mittal».

Primo piano | Politica e industria

Resa dei conti nella maggioranza Emiliano affronta i dissidenti

Centrosinistra preavvertito per frenare le fissioni. Il governatore: riunione come alate



Emiliano Leoluca, governatore della Regione Emilia-Romagna, è in un momento di tensione. In una riunione con i consiglieri regionali, ha affrontato i dissidenti della maggioranza. Il governatore ha sottolineato l'importanza di mantenere l'unità della maggioranza e di lavorare insieme per il bene della regione. Ha criticato le posizioni di chi vorrebbe una rottura con il centrosinistra, avvertendo che ciò porterebbe a conseguenze negative per la regione. Leoluca ha anche parlato della sua visione di governo, che si basa sulla collaborazione e sulla trasparenza. Ha invitato tutti a lavorare insieme per superare le difficoltà e per realizzare i progetti di sviluppo della regione.

La candidatura di Palmisano, pronto il manifesto dei valori

La candidatura di Palmisano, pronto il manifesto dei valori. Il candidato si presenta con un programma di governo che si basa sui valori di solidarietà, trasparenza e partecipazione. Ha promesso di lavorare per il bene di tutti e di ascoltare le voci dei cittadini. Il manifesto dei valori è stato presentato in una conferenza stampa, dove Palmisano ha sottolineato l'importanza di questi valori per il futuro della regione.

Melucci contro Mittal: «Sceglie aziende estere ora via le concessioni»

Taranto, il sindaco apre il fronte del porto. Il sindaco Rinaldo Melucci ha espresso il suo malcontento verso Arcelor Mittal. Ha criticato la gestione dell'azienda e ha chiesto una maggiore trasparenza e accountability. Ha sottolineato che le concessioni demaniali marittime sono state utilizzate in modo inappropriato e che le imprese estere stanno calpestando le imprese locali. Melucci ha invitato il governo a rivedere le concessioni e a garantire un ambiente equo e competitivo per tutte le imprese.

Nella sede storica dell'Accademia

In autunno partono i corsi di Medicina. L'Accademia di Belle Arti di Brera ha annunciato che in autunno partono i corsi di Medicina. I corsi saranno tenuti nella sede storica dell'Accademia, che è stata restaurata e rinnovata. I corsi saranno aperti a tutti e saranno tenuti da docenti di alto livello. L'Accademia ha sottolineato l'importanza di questi corsi per la formazione dei medici e per il servizio alla comunità.



Porti: Grendi, pronti a investire a Cagliari ma crisi frena

Appello a istituzioni, "fare presto per attrarre transhipment"

(ANSA) - CAGLIARI, 15 GIU - Grendi in soccorso del porto Canale di Cagliari. Il gruppo, che ha già investito in un magazzino a Porto Canale di 10.000 mq che è divenuto un hub per il deposito e la distribuzione anche dei prodotti Barilla in Sardegna, è infatti pronto a raddoppiare l'impegno a Cagliari e a costruire un secondo magazzino che avrebbe importanti ricadute occupazionali. Ma c'è un ma: la crisi del porto industriale che rischia ha fatto dirigere verso altre direzioni parte dei traffici commerciali legati al porto di Cagliari. "Auspichiamo vivamente che le istituzioni possano sbloccare nel più breve tempo possibile una situazione che rischia di soffocare l'economia locale - spiega Antonio Musso, ad di Grendi Trasporti **Marittimi** - L'auspicio è che si realizzino soluzioni che ancorino a questo porto anche i volumi legati al transhipment, visto che questo tipo di movimentazione delle merci a Cagliari sta vivendo una profonda crisi". Secondo Musso, "una delle spinte più importanti per lo sviluppo locale potrebbe essere data dall'abolizione del vincolo paesaggistico a salvaguardia di una spiaggia che di fatto oggi non esiste più e che circa 40 anni fa è divenuta un porto e che impedisce la realizzazione di qualsiasi opera in quest'area". Secondo l'ad di Grendi, infatti, "il Porto Canale è un'infrastruttura e un'opera industriale che può portare un grande sviluppo economico per la realtà di Cagliari e non solo, se si incentivassero adeguatamente i traffici commerciali di questo scalo su cui il mio gruppo ha investito finora e vuole continuare a fare". Oggi il gruppo Grendi impiega nell'isola, tra diretti e indotto, 250 persone fra le sedi di Cagliari e Sassari: la realizzazione di un secondo magazzino potrebbe far crescere questo numero di 100 unità".(ANSA).

ANSA
Mare

Porti: Grendi, pronti a investire a Cagliari ma crisi frena
Appello a istituzioni, "fare presto per attrarre transhipment"
15 giugno, 15:43

SANDAS - CAGLIARI, 15 GIU - Grendi in soccorso del porto Canale di Cagliari. Il gruppo, che ha già investito in un magazzino a Porto Canale di 10.000 mq che è divenuto un hub per il deposito e la distribuzione anche dei prodotti Barilla in Sardegna, è infatti pronto a raddoppiare l'impegno a Cagliari e a costruire un secondo magazzino che avrebbe importanti ricadute occupazionali. Ma c'è un ma: la crisi del porto industriale che rischia ha fatto dirigere verso altre direzioni parte dei traffici commerciali legati al porto di Cagliari.

"Auspichiamo vivamente che le istituzioni possano sbloccare nel più breve tempo possibile una situazione che rischia di soffocare l'economia locale - spiega Antonio Musso, ad di Grendi Trasporti Marittimi - L'auspicio è che si realizzino soluzioni che ancorino a questo porto anche i volumi legati al transhipment, visto che questo tipo di movimentazione delle merci a Cagliari sta vivendo una profonda crisi". Secondo Musso, "una delle spinte più importanti per lo sviluppo locale potrebbe essere data dall'abolizione del vincolo paesaggistico a salvaguardia di una spiaggia che di fatto oggi non esiste più e che circa 40 anni fa è divenuta un porto e che impedisce la realizzazione di qualsiasi opera in quest'area". Secondo l'ad di Grendi, infatti, "il Porto Canale è un'infrastruttura e un'opera industriale che può portare un grande sviluppo economico per la realtà di Cagliari e non solo, se si incentivassero adeguatamente i traffici commerciali di questo scalo su cui il mio gruppo ha investito finora e vuole continuare a fare".

Oggi il gruppo Grendi impiega nell'isola, tra diretti e indotto, 250 persone fra le sedi di Cagliari e Sassari: la realizzazione di un secondo magazzino potrebbe far crescere questo numero di 100 unità".(ANSA).

IPRODOLUZIONE AGRARIA di Cuneo/Ansa

IL PORTO CANALE DI CAGLIARI

www.ansa.net
www.coeffarma.it
www.assoparti.it
www.Ricardiani.it
www.federpecca.net
www.federazioneidmario.it
www.cina.org
www.gardiaccoltura.it
www.assogelastica.it
www.federagosti.it
www.accazionemariamarca.it
www.contractore.it
www.megafish.com.it
www.maccrotora.it
www.federpodi.it
www.sally.it
ASSONAT
FEDARLINEA

Porto Cagliari, Grendi pronta a investire

Grendi in soccorso del porto Canale di Cagliari. Il gruppo, che ha già investito in un magazzino a Porto Canale di 10.000 mq che è divenuto un hub per il deposito e la distribuzione anche dei prodotti Barilla in Sardegna, è infatti pronto a raddoppiare l' impegno a Cagliari e a costruire un secondo magazzino che avrebbe importanti ricadute occupazionali. Ma c'è un ma: la crisi del porto industriale che rischia di fatto dirigere verso altre direzioni parte dei traffici commerciali legati al porto di Cagliari. "Auspichiamo vivamente che le istituzioni possano sbloccare nel più breve tempo possibile una situazione che rischia di soffocare l' economia locale - spiega Antonio Musso, ad di Grendi Trasporti Marittimi - L' auspicio è che si realizzino soluzioni che ancorino a questo porto anche i volumi legati al transhipment, visto che questo tipo di movimentazione delle merci a Cagliari sta vivendo una profonda crisi". Secondo Musso, "una delle spinte più importanti per lo sviluppo locale potrebbe essere data dall' abolizione del vincolo paesaggistico a salvaguardia di una spiaggia che di fatto oggi non esiste più e che circa 40 anni fa è divenuta un porto e che impedisce la realizzazione di qualsiasi opera in quest' area". Secondo l' ad di Grendi, infatti, "il Porto Canale è un' infrastruttura e un' opera industriale che può portare un grande sviluppo economico per la realtà di Cagliari e non solo, se si incentivassero adeguatamente i traffici commerciali di questo scalo su cui il mio gruppo ha investito finora e vuole continuare a fare". Oggi il gruppo Grendi impiega nell' isola, tra diretti e indotto, 250 persone fra le sedi di Cagliari e Sassari: la realizzazione di un secondo magazzino potrebbe far crescere questo numero di 100 unità".



Cagliari: insediato al Mit il tavolo istituzionale sul porto

GAM EDITORI

15 giugno 2019 - Si è insediato al Mit il tavolo istituzionale per affrontare la situazione delle attività di transshipment nel porto di Cagliari. Al tavolo, presieduto dal Capo di Gabinetto del Mit, hanno preso parte il Prefetto di Cagliari, gli assessori al Lavoro e ai Trasporti della Regione Sardegna in rappresentanza del Presidente Solinas, il Presidente e il Segretario Generale dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sardegna e il Presidente di Cict, oltre al Direttore Generale per la Vigilanza sulle **autorità portuali**, le infrastrutture **portuali** ed il trasporto marittimo e per vie d' acqua interne del Ministero. Nella riunione si è preso atto della situazione particolarmente delicata in cui versa il settore del transshipment nel porto di Cagliari. Tutti gli interlocutori hanno riconfermato l' intenzione di trovare delle soluzioni che garantiscano, nell' immediato, il mantenimento di livelli di traffico accettabili e, conseguentemente, i livelli di occupazione, all' interno delle prospettive del contesto più generale dell' ambito **portuale**. Il tavolo, allargato come richiesto dalle istituzioni regionali, è stato riconvocato per la prossima settimana.

Questo sito utilizza cookie di Google per migliorare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono condivisi con Google, in relazione alle metriche sulle prestazioni e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONTATTI - LAVORA CON NOI - LISTINO

Cagliari: insediato al Mit il tavolo istituzionale sul porto

15 giugno 2019 - Si è insediato al Mit il tavolo istituzionale per affrontare la situazione delle attività di transshipment nel porto di Cagliari. Al tavolo, presieduto dal Capo di Gabinetto del Mit, hanno preso parte il Prefetto di Cagliari, gli assessori al Lavoro e ai Trasporti della Regione Sardegna in rappresentanza del Presidente Solinas, il Presidente e il Segretario Generale dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e il Presidente di Cict, oltre al Direttore Generale per la Vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d' acqua interne del Ministero. Nella riunione si è preso atto della situazione particolarmente delicata in cui versa il settore del transshipment nel porto di Cagliari.

Tutti gli interlocutori hanno riconfermato l'intenzione di trovare delle soluzioni che garantiscano, nell'immediato, il mantenimento di livelli di traffico accettabili e, conseguentemente, i livelli di occupazione, all'interno delle prospettive del contesto più generale dell'ambito portuale. Il tavolo, allargato come richiesto dalle istituzioni regionali, è stato riconvocato per la prossima settimana.

GRIMALDI GROUP
THIS IS US

PREVIOUS: Assemblea Federporteg...
NEXT: You are seeing the Latest Post

Porti chiusi aeroporti aperti la beffa tedesca

In sei mesi la Germania ha mandato in Italia quasi 1.200 profughi E ora vuole aumentare il ritmo. Ma con la Grecia il flusso è al contrario

dalla nostra corrispondente BERLINO - La Germania ha sferrato un' offensiva in grande stile per trasferire più "dublinanti" possibili in Italia, cioè quei profughi che secondo le regole Ue dovrebbero essere trasferiti nei Paesi di primo approdo. E se i **porti** restano chiusi, come Matteo Salvini ricorda quotidianamente, gli aeroporti non lo sono affatto. Secondo i dati più aggiornati del ministero del suo omologo tedesco, Horst Seehofer, le richieste di trasferire profughi in Italia sono in vertiginoso aumento. Nel primo trimestre del 2019 sono state ben 4.602, il 33% del totale delle domande fate arrivare a tutti i partner Ue. Soprattutto, un boom del 50% rispetto al trimestre precedente (tra ottobre e dicembre erano state 2.979 le richieste a Roma, il 25,4%).

Ma anche gli "ok" del ministero di Salvini a Seehofer stanno crescendo: 3.540 tra gennaio e marzo contro i 2.629 del periodo precedente. E i trasferimenti effettivi? Avvengono a ritmo regolare: sono stati 1.114 tra novembre e marzo, 557 a trimestre, il 28% circa del totale. Tanto che nella recente conferenza dei ministri dell' Interno dei Land, il Baden-Wuerttemberg ha chiesto che riprendano anche quelli via charter, quelli scoperti da Repubblica nell' estate del 2018 e sospesi per un po'.

Peralto, sempre secondo i numeri ufficiali del governo aggiornati a qualche giorno fa, a Salvini non è convenuto affatto il rifiuto di sottoscrivere l' accordo bilaterale che Seehofer ha firmato ad esempio con la Grecia, sempre l' estate scorsa. Il nostro ministro dell' Interno aveva sempre tuonato che l' intesa sarebbe dovuta avvenire "a somma zero", insomma per ogni "dublinante" accolto, uno sarebbe dovuto partire. E invece, da allora i rifugiati che vengono trasferiti dalla Grecia alla Germania per esempio per ricongiungimento familiare sono molti di più di quelli che tornano nel Paese ellenico. Per l' Italia è vero il contrario: la somma è pesantemente negativa.

Tra gennaio e marzo, a fronte di 557 trasferimenti all' Italia, verso la Grecia ne sono avvenuti 4. Viceversa, Berlino ha accettato dall' Italia 45 trasferimenti, neanche un decimo di quelli respinti nel nostro Paese. Dalla Grecia, nello stesso periodo sono arrivate in Germania in maniera del tutto legale 271 persone: fare accordi con Berlino conviene. Ultima annotazione: l' "amica" Ungheria, nel periodo coperto dai dati di Seehofer, è riuscita invece, purtroppo, a mantenere la promessa sovranista di Viktor Orban: zero trasferimenti.

I dati del ministero, aggiornati al 6 giugno, risultano da un' interrogazione parlamentare di Ulla Jelpke (Linke) e altri colleghi di partito. La risposta del governo alla sua lunga richiesta, 36 pagine, è una miniera d' oro. Da cui emerge l' ipocrisia della propaganda salviniana. E anche il sospetto che sia ricominciata la prassi di non prendere le impronte dei profughi e dei migranti che arrivano in Italia e vogliono raggiungere l' Europa del nord, in modo da non farli risultare come "dublinanti" italiani.

Dal testo emerge infatti che la sospensione di Schengen alla frontiera tra la Germania e l' Austria che tante polemiche aveva suscitato nell' estate 2018, è stata prolungata ancora, l' 11 maggio scorso. Il motivo è che gli arrivi sono "ancora troppo alti": circa 950 al mese nel periodo che va da novembre 2018 a febbraio 2019. Certo, 600 son stati respinti al confine, ma Seehofer aveva già fatto notare di recente che di 42.500 arrivi irregolari nel 2018, oltre un quarto, 11.500 arrivavano dalla frontiera austriaca. Il ministero osserva che si tratta del confine «più rilevante per l' immigrazione irregolare». E sono flussi che provengono soprattutto da due Paesi: Italia e Grecia.

Porti chiusi aeroporti aperti la beffa tedesca

In sei mesi la Germania ha mandato in Italia quasi 1.200 profughi. E ora vuole aumentare il ritmo. Ma con la Grecia il flusso è al contrario.

Paese	Trasferimenti (2019)	Domande (2019)
Italia	557	4.602
Grecia	4	2.275

Paese	Trasferimenti (2019)	Domande (2019)
Italia	229	2.629
Grecia	45	2.198

Il ministro Salvini all'Interni con Seehofer si è rivelato un boommerang

Per rimpatriare gli irregolari servirà un secolo

Allarme del presidente dell'Iran al convegno della Fondazione Liberecristi



Mediterraneo. Porti chiusi - Applicato il decreto sicurezza bis: divieto di accesso alle acque, italiane, Sea Watch a 15 miglia da Lampedusa. Firmano Trenta e Toninelli

Salvini ferma in mare la nave con l' accordo dei ministri 5S

Saul Caia

Per il momento la Sea Watch 3, la nave della ong tedesca con bandiera olandese che mercoledì ha salvato 53 migranti da un naufragio a 47 miglia dalle coste libiche, resta in acque internazionali. Potrebbe essere la prima a subire le sanzioni del decreto sicurezza bis. Il Ministro dell' Interno Salvini ieri ha firmato "il divieto di ingresso, transito e sosta" della nave "nelle acque italiane", previsto dal nuovo decreto. Prima questo potere in via generale spettava al ministro dei Trasporti, che ora deve solo dare il suo "concerto" insieme a quello della Difesa: in poche ore i ministri M5S Danilo Toninelli ed Elisabetta Trenta hanno comunque dato il via libera al provvedimento. Se violerà il divieto l' equipaggio rischierà una multa da 10 a 50 mila euro e la confisca dello scafo.

Nel frattempo, a 15 miglia dall' isola di Lampedusa, per il terzo giorno consecutivo, i migranti a bordo della Sea Watch aspettano di sapere cosa ne sarà di loro. Il Viminale ha autorizzato solo lo sbarco di dieci persone, trasportate a terra dalla Guardia Costiera: "Tre minori, tre donne di cui due incinte, due accompagnatori e due uomini malati".

Gli altri 43, per Salvini, "possono restare lì fino a Capodanno, questi dovevano andare in Libia, potevano andare in Tunisia o a Malta: sono arrivati in Italia, l' hanno chiesto loro il porto alla Libia, la Libia lo ha dato e loro hanno disobbedito".

La replica della Sea Watch non si è fatta attendere. "La Libia non è riconosciuta come porto sicuro a livello internazionale. Lo dice la stessa missione Onu nel Paese, l' Unhcr, la Commissione europea, la Farnesina, lo stesso ministro dell' Interno Salvini e lo stesso governo libico di al Serraj - spiega la portavoce Giorgia Linardi -, negli ultimi 10 giorni in Libia è stato bombardato un ospedale, l' aeroporto e distrutti diversi quartieri: questo è il Paese dove ci dicono di riportare le persone soccorse. Noi non lo faremo mai". Sull' argomento è intervenuta Natasha Bertaud, portavoce della Commissione Ue: "Tutte le navi con bandiera europea devono seguire le regole internazionali e sulla ricerca e salvataggio in mare, che significa che devono portare le persone in un porto che sia sicuro. La Commissione ha sempre detto che queste condizioni non ci sono attualmente in Libia".

La Bertaud ha spiegato che "la Commissione non ha le competenze per decidere se e dove" può avvenire lo sbarco, perché si tratta di "una questione sotto la responsabilità del Centro nazionale di coordinamento di soccorso marittimo (Mrcc), che ha in carico le operazioni".

Insomma, si riapre il conflitto con l' Ue che contrappone le convenzioni internazionali al provvedimento del governo italiano. Per il momento la nave resta al largo, se entrerà in acque italiane è probabile che intervenga anche la magistratura come nei casi precedenti.

Gli operatori della Sea Watch hanno raccolto sulla nave le testimonianze dei sopravvissuti. "Hanno trascorso lunghi periodi di detenzione in Libia, e subito vessazioni inenarrabili - spiega la Linardi -. Una persona è stata costretta a seppellire cadaveri; il più piccolo dei naufraghi, di soli 12 anni, è stato imprigionato senza motivo. Un' altra ha raccontato di essere stata venduta e ha lavorato come serva per riconquistarsi la libertà e partire per mare. Un naufrago ha assistito all' uccisione di un familiare con un colpo di kalashnikov".

Non sono racconti che scalfiscono la posizione del ministro Salvini: "La Sea Watch dimostra ancora una volta di operare al di fuori della legge - ha detto Salvini -. Ha caricato a bordo degli immigrati che stavano per essere salvati dalla guardia costiera libica. Si è messa a girovagare per il Mediterraneo costringendo donne, uomini e bambini a inutili sofferenze. Ha chiesto indicazioni all' Olanda, contattato l' Italia, ma per le navi pirata i nostri porti restano chiusi. Siamo di fronte all' ennesima sceneggiata dei finti buoni: a questo punto vadano verso il Nord Europa".



