



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 20 giugno 2019**



Prime Pagine

20/06/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 20/06/2019	8
20/06/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 20/06/2019	9
20/06/2019	Il Foglio Prima pagina del 20/06/2019	10
20/06/2019	Il Giornale Prima pagina del 20/06/2019	11
20/06/2019	Il Giorno Prima pagina del 20/06/2019	12
20/06/2019	Il Manifesto Prima pagina del 20/06/2019	13
20/06/2019	Il Mattino Prima pagina del 20/06/2019	14
20/06/2019	Il Messaggero Prima pagina del 20/06/2019	15
20/06/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 20/06/2019	16
20/06/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 20/06/2019	17
20/06/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 20/06/2019	18
20/06/2019	Il Tempo Prima pagina del 20/06/2019	19
20/06/2019	Italia Oggi Prima pagina del 20/06/2019	20
20/06/2019	La Nazione Prima pagina del 20/06/2019	21
20/06/2019	La Repubblica Prima pagina del 20/06/2019	22
20/06/2019	La Stampa Prima pagina del 20/06/2019	23
20/06/2019	MF Prima pagina del 20/06/2019	24

Trieste

19/06/2019	FerPress Interporto Bologna: aumentano le connessioni marittime con nuova relazione intermodale con Trieste	25
------------	---	----

Venezia

20/06/2019	Corriere del Veneto Pagina 8 La sfida: diventare home port per gli yacht dell' Adriatico Le marine si moltiplicano	26
------------	--	----

20/06/2019	Corriere del Veneto Pagina 8	<i>Francesco Bottazzo</i>	27
Navi, Casellati con il sindaco «Bene la nuova filosofia»			
20/06/2019	Il Gazzettino Pagina 30	<i>MICHELE FULLIN</i>	28
«Il Governo rispetti i patti su Marghera»			
20/06/2019	Il Gazzettino Pagina 31		29
Casellati "spinge" le navi verso la soluzione voluta dal sindaco e da Zaia			
20/06/2019	Il Gazzettino Pagina 33	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	30
Navi, è boom dei costi con le nuove regole			
20/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 13		32
Grandi navi, solo confusione La strada? Il dibattito pubblico			
20/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 14		34
«Non vogliamo morire di turismo serve una Venezia più sostenibile»			
20/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17		35
«Navi sì, ma distanti da San Marco»			
19/06/2019	Corriere Marittimo		36
Grandi navi a Venezia - Propeller Club, si al confronto del cluster			
19/06/2019	Il Nautilus	<i>SCRITTO DA REDAZIONE</i>	37
Appello del Propeller Club di Venezia per consentire al porto lagunare di attuare il suo indispensabile sviluppo			
19/06/2019	Informare		38
Appello del Propeller Club di Venezia per consentire al porto lagunare di attuare il suo indispensabile sviluppo			

Savona, Vado

19/06/2019	Savona News		39
Pulizia della spiaggia della Margonara e demolizione dell' ex bar: la richiesta del Difensore Civico			

Genova, Voltri

20/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 33		40
Container in aeroporto, nuova sconfitta di Spinelli nella guerra dei terminal			
20/06/2019	Avvenire Pagina 10		41
«Il cargo non caricherà i generatori» Il dietrofront dopo le proteste in porto			
20/06/2019	Il Fatto Quotidiano Pagina 14	<i>Andrea Moizo</i>	42
Hanno vinto i camalli: i generatori sauditi andranno in un altro porto			
20/06/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 1		43
Nave delle armi: portuali in sciopero			
20/06/2019	Il Manifesto Pagina 17		44
Genova, la nave saudita non carica le armi			
20/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 24		45
Nave delle armi, i camalli fermano il carico			
20/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 24		46
Pra', sabato la bonifica del container esplosivo arrivato dalla Cina			
20/06/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7	<i>di Matteo Macor</i>	47
Sciopero dei portuali e presidio stop alla seconda nave delle armi			
20/06/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 55		49
Scioperano i lavoratori portuali che devono caricare il materiale bellico sulla nave Bahri Jazan			
19/06/2019	Ansa		50
Nave armi:domani sciopero portuali Genova per fermare carico			
19/06/2019	Ansa		51
Nave armi domani non carica i generatori			

19/06/2019	Genova Post		52
<hr/>			
19/06/2019	Genova Post		53
<hr/>			
19/06/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	54
<hr/>			
19/06/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	55
<hr/>			
19/06/2019	FerPress		56
<hr/>			

La Spezia

20/06/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 25	57
<hr/>			
20/06/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 42	58
<hr/>			
20/06/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 43	59
<hr/>			

Ravenna

20/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 50	60
<hr/>			
19/06/2019	Ravenna Today		61
<hr/>			
19/06/2019	RavennaNotizie.it		62
<hr/>			
19/06/2019	ravennawebtv.it		63
<hr/>			

Marina di Carrara

20/06/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 38	64
<hr/>			
20/06/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 51	65
<hr/>			

Livorno

20/06/2019	Il Tirreno	Pagina 13	66
<hr/>			
20/06/2019	Il Tirreno	Pagina 13	67
<hr/>			
20/06/2019	Il Tirreno	Pagina 13	69
<hr/>			
20/06/2019	Il Tirreno	Pagina 19	70
<hr/>			

20/06/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 24	71
	Porto, sbarco di auto Sintermarvince al Tar	
19/06/2019	Messaggero Marittimo	Renato Roffi 72
	Bacini da carenaggio: cosa farà il nuovo sindaco?	

Piombino, Isola d' Elba

20/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 17	73
	Incontro al Mise il 9 luglio per fare il punto sul piano Jsw	
19/06/2019	Il Nautilus	SCRITTO DA REDAZIONE 74
	A Piombino arriva la Marella Explorer 2	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

20/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 45	75
	Tvn, avanti con prudenza	
20/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 47	76
	Tvn senza carbone le richieste di Adsp	
20/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 45	77
	Vigilanza al porto verso l' accordo dopo l' agitazione `	
20/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 47	78
	La città e il suo porto, come ridisegnare il waterfront	
19/06/2019	CivOnline	79
	"Va aperto un confronto governativo"	
19/06/2019	Daily Word Italia	80
	PAS (AdSP): 'Convocato il Tavolo per la firma dell'accordo sul servizio di vigilanza nel periodo estivo	
19/06/2019	La Provincia di Civitavecchia	81
	"Va aperto un confronto governativo"	
19/06/2019	Terzo Binario	82
	Civitavecchia, Tedesco al Mise: "No al gas, sì alle rinnovabili"	
19/06/2019	Trc Giornale	84
	Tavolo su Tvn, Tedesco: abbiamo ribadito il no al gas e la priorità alle rinnovabili	

Napoli

20/06/2019	Cronache di Napoli Pagina 24	86
	Fincantieri, da Di Maio solo promesse	
19/06/2019	Stylo 24	GIANCARLO TOMMASONE 87
	«Voglia di dimostrare con i fatti che continua un percorso di cambiamento»	

Bari

20/06/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 12	89
	Terminal: Le Vele o acquisto dal privato «Ma il Comune ci ha tenuti all' oscuro»	
19/06/2019	Informazioni Marittime	90
	Agenzia delle dogane presenta la "rivoluzione" digitale	

Brindisi

20/06/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 32	91
	Scalo per idrovolanti il progetto prende forma	

Taranto

20/06/2019	FreshPlaza	VINCENZO IANNUZZIELLO	92
Porto di Taranto: opportunita' di import/export per l' ortofrutta di Basilicata e Puglia			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

20/06/2019	Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza)	Pagina 21	93
Dissequestrata la foce dello Stombi			

Cagliari

20/06/2019	L'Unione Sarda	Pagina 19	94
«Il porto canale è aperto»			
20/06/2019	L'Unione Sarda	Pagina 30	95
Rilancio del porto, appello del sindaco			
20/06/2019	Il Secolo XIX	Pagina 16	96
Contship lascia Cagliari: 210 licenziati			
20/06/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura)	Pagina 14	97
Licenziati in 210 al porto canale			
19/06/2019	Ansa		98
Porti: 210 licenziamenti in scalo industriale Cagliari			
19/06/2019	Ansa		99
Porto canale Cagliari, 210 licenziamenti			
19/06/2019	FerPress		100
Porto Canale di Cagliari: presidente Solinas, necessario tavolo nazionale con Governo e Cict			
19/06/2019	iisole24ore.com	RAOUL DE FORCADE	101
Porto di Cagliari, Contship avvia le procedure per 210 licenziamenti			
19/06/2019	Informare		102
Solinas sollecita un intervento del governo per far fronte alla crisi del Porto Canale di Cagliari			
19/06/2019	Informare		103
Ai sindacati è arrivata conferma via pec dell' avvio della procedura di licenziamento dei lavoratori della CICT			
19/06/2019	Informazioni Marittime		104
Contship lascia Cagliari. A rischio 200 posti di lavoro			
19/06/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti	105
Porto Canale: Solinas, necessario tavolo nazionale			
19/06/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti	106
Deiana: 'Basta speculazioni sul Porto Canale			
19/06/2019	Sardinia Post		107
Porto, ufficializzati i 210 licenziamenti. Deiana: "Questi sono giorni molto tristi"			
19/06/2019	The Medi Telegraph	GIORGIO CAROZZI	108
Contship, licenziamento collettivo per i 210 portuali di Cagliari			
19/06/2019	Ansa		109
Porto di Cagliari più sicuro grazie alla tecnologia			
19/06/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti	110
Cagliari Port 2020: innovazione per gli scali della Sardegna			

Catania

20/06/2019	Quotidiano di Sicilia	Pagina 16	112
Porto di Catania in grande crescita per movimentazione merci rotabili			

Augusta

20/06/2019 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 32 113
Marisicilia chiude a Legambiente «Radioattività, dati non accessibili»

Palermo, Termini Imerese

20/06/2019 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 9 114
Due bandi di gara da 31 mln di euro per migliorare il porto del capoluogo

19/06/2019 **Ansa** 115
Porti: Palermo, lavori per ospitare grandi navi da crociera

19/06/2019 **Blog Sicilia** 116
Lavori al porto di Palermo per l' arrivo delle grandi navi da crociera, due bandi per 31 milioni

19/06/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI* 117
Palermo, via ai lavori per ospitare le grandi navi da crociera

Focus

20/06/2019 **MF** Pagina 2 *ANTONIO GIORDANO* 118
Commissario in arrivo

19/06/2019 **FerPress** 120
Confetra sul "Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti"

19/06/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 121
Confetra appoggia l'Agenzia delle Dogane per la semplificazione

20/06/2019 **Il Manifesto** Pagina 3 122
Porti chiusi alla Sea Watch, isolata in mare da sette giorni

Maturità I misteri della mente affascinano uno studente su tre

MARIA ROSA TOMASELLO E UN COMMENTO DI MARIA CORBI — PP. 21-24



GIUSEPPE UNGARETTI

Il poeta naufrago e i Risvegli al fronte

GIUSEPPE CULICCHIA — P. 24

CARLO ALBERTO DALLA CHIESA

Il sacrificio ignorato del generale eroe

GIANNI RIOTTA — P. 24

GINO BARTALI

Così il campione cambiò la Storia

ELENA LOEWENTHAL — P. 24



LA STAMPA



GIOVEDÌ 20 GIUGNO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ■ ANNO 153 ■ N. 167 ■ 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, OCS - TO ■ www.lastampa.it

IL VICEPREMIER ACCETTA L'ASSESTAMENTO DI BILANCIO

Ue, Salvini cede in cambio della flat tax

Conte disposto a studiare la tassa piatta al 15%
Giorgetti probabile candidato alla Concorrenza

L'IMPORIANZA DELL'EURO

LA LEZIONE CHE ARRIVA DALLA GRECIA

STEFANO LEPRÌ

«Se la storia si ripete, e quello che accade è sempre inatteso, quanto incapace dev'essere l'uomo a imparare dall'esperienza!» è il famoso detto di George Bernard Shaw che apre un interessante libro sulla crisi greca, da far leggere a chi propone l'uscita dell'Italia dall'euro.

Ad esempio, annunciato a sorpresa — come sarebbe indispensabile — il ritorno alla moneta nazionale, quali banconote si usano?

CONTINUA A PAGINA 21

Conte invia la lettera all'Ue sui conti pubblici italiani. Via libera di Salvini in cambio della flat tax. Il capo del governo lavora a un piano che prevede la tassa piatta al 15% per i redditi familiari fino a 55 mila euro. Stasera a Bruxelles si cercherà un'intesa nella scelta del presidente della Commissione. L'Italia punta a ottenere il commissario alla Concorrenza dove la Lega candida il sottosegretario Giorgetti. **BARBERA, LA MATTINA, LOMBARDO E MAGRI — PP. 2-3**

AUTONOMIE, IRA DEI LOMBARDO-VENETI

Pier Silvio prepara il dopo Berlusconi: Fi a Toti e Carfagna

BERTINI, DE FAZIO E LESSI — PP. 5-7

PREVISTA L'AZIONE DISCIPLINARE PER INGIUSTA DETENZIONE

Giustizia, patto per la riforma Greco: no al sistema romano

Intesa bipartisan sulla riforma della giustizia che prevede l'azione disciplinare in caso di ingiusta detenzione. Intanto il procuratore di Milano, Francesco Greco, scuote i pm e accusa: «Il mondo che vive nelle retrovie della burocrazia romana non appartiene ai magistrati del Nord».

GRIGNETTI E LEGATO — P. 8

L'ATTACCO DOPO TOGHE SPORCHE

SE NORD E SUD DIVIDONO I MAGISTRATI

PAOLO COLONNELLO — P. 21

STAMPA PLUS ST+

IL CASO

POLETTI, RUSSO E UN COMMENTO DI EUGENIA TOGNOTTI

Non è vaccinata per il tetano Grave una bambina

P. 12



EUROPEI UNDER 21

GUGLIELMO BUCCHIERI

Ko con la Polonia Italia, le semifinali ora sono a rischio

P. 37



LE STORIE

MANUELA ARAMI

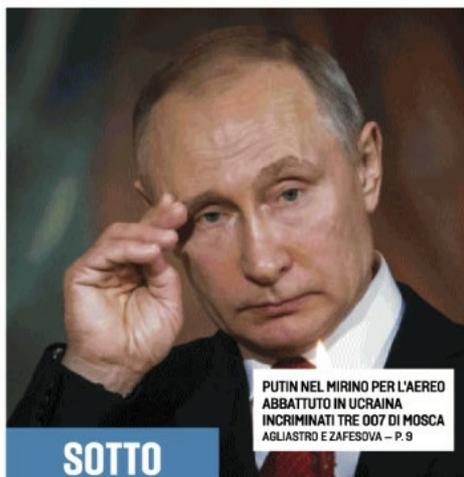
Mombarcaro, il borgo dei partigiani rinasce con gli artisti

P. 32

ROBERTO LODIGIANI

Novara, in risaia i nidi dei gabbiani tornano dopo 20 anni

P. 32



PUTIN NEL MIRINO PER L'AEREO ABBATTUTO IN UCRAINA INCRIMINATI TRE OOB DI MOSCA AGLIASTRO E ZAFESOVA — P. 9

SOTTO ACCUSA



SARKOZY A PROCESSO L'EX CAPO DELL'ELISEO IMPUTATO DI CORRUZIONE LEONARDO MARTINELLI — P. 8

L'ASSASSINIO AL CONSOLATO DELL'ARABIA IN TURCHIA

Omicidio Khashoggi, l'Onu: è stato bin Salman
GIORDANO STABILE — P. 11



IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello
Barbaresco
Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne

349 499 84 89
enotecacompra@proton.it

BUONGIORNO

Ricordo poco del mio esame di maturità, raccattai un 45 degno dell'asino che ero (sono) e partii per le vacanze in Valtellina dove scampai a un'alluvione. Poi ho affrontato l'università, benino, ma non l'ho mai finita, ho cominciato a lavorare e guadagnavo di che divertirmi la sera. Quando arrivò Mani pulite nel '92 ero un tifoso dei magistrati e infiammavo ai proclami sulla rivoluzione legale, i processi di piazza, i rastrellamenti, tutti pronunciati dalla procura di Milano. La maturità di cui ero titolare per legge si rivelava una colossale immaturità tendente all'imbecillità: parlavo per sentito dire, coltivavo i miei pregiudizi, meno sapevo e più arrogantemente lo sostenevo, giudicavo chi diceva l'opposto un demente o un colluso, se girava uno slogan facile e drastico, meglio se sanguinolento, lo fa-

Esami d'immaturità

MATTIA FELTRI

cevo subito mio. Anelavo alla liberazione, sebbene tuttora ignori da che cosa, e aspettavo che il mondo cambiasse. Di cambiare io, non se ne parlava nemmeno. E in effetti così è piuttosto comodo. Poi è bastata una scintilla e mi sono rimesso lì, come succede a tanti, ho ricominciato da capo. A fare quanto di inebriante la scuola mi aveva reso barboresco, e quelle due cose che so, che mi impediscono di sventolare cappi, di trasalire all'abracadabra, e mi impongono di guardare all'uomo nella sua inviolabile unicità e nella sua devastante fragilità, le ho imparate quando la scuola era finita da un pezzo. Ve lo dico, cari ragazzi, perché ora che stanno per dichiararvi maturi, dovete guardarli bene questi ennesimi rivoluzionari chiacchierini, con la verità in tasca e l'attestato di maturità nel cassetto. —

Coalvi



**Roberto Cavalli
vola verso
Dubai**

Il cda della casa di moda avrebbe scelto l'offerta di Damac Gibellino in *MF Fashion*



Un look Roberto Cavalli



**La Fed apre
al taglio
dei tassi**

Powell risponde agli attacchi di Trump: il mio mandato dura 4 anni
Giuffrè a pagina 3

Anno XXIII n. 121
Giovedì 20 Giugno 2019

€2,00 *Classeditori*



Con MF Magazine for Fashion n. 98 € 6,00 (R 2,00 + € 3,00) Con MF Magazine for Living n. 43 € 6,00 (R 2,00 + € 3,00)

Spedizioni in A.P. art. 1 o L. 4884/03 Milano - (SM 2.140) - CA P. 428 Firenze € 3,00



BORSA +0,41% 1€ = \$1,1207

BORSE ESTERE	Valore	Variazione
Dow Jones	26.810	▲
Nasdaq	7.497	▲
S&P500	3.133	▲
Francforte	12.300	▲
Zurigo	8.882	▲
Londra	7.404	▲
Parigi	5.218	▲
FUTURE		
Euro-Ftp	134,21	▲
Euro-Bund	169,26	▲
US T-Bond	155,03	▲
Fluxo Mib	21.220	▲
S&P500 Cme	2.818	▲
Nasdaq100 Mm	7.692	▲

VALUTE-RENDIMENTI

Euro-Dollaro	1,1207	▲
Euro-Sterlina	0,8692	▲

FOCUS OGGI
Casaieggi Associati raddoppia il fatturato
La società di consulenza strategica vicina ai 5 Stelle nel 2018 ha registrato 2 milioni di ricavi e 181 mila euro di profitti
Montanari a pagina 9

IL ROMPI SPREAD
La Merkel colta da tremore mentre incontra il presidente ucraino. Ricorda i politici italiani quando incontrano la Merkel

TELEVISIONE LO STATUTO DELLA HOLDING OLANDESE PREVEDE PIÙ DIRITTI DI VOTO AI SOCI STORICI

Blindata la nuova Mediaset

Oltre al voto maggiorato, più peso in assemblea agli azionisti che manterranno i titoli nel tempo
Da definire il ruolo di Vivendi. Il cambio di governance favorirà la nascita del polo tv europeo
(Montanari a pagina 8)

LA BANCA RISPONDE AL MONITO CON UN PIANO PIÙ AMBIZIOSO: GLI NPL SARANNO RIDOTTI PER 2,9 MILIARDI IN 3 ANNI

Stretta della Bce sui crediti deteriorati di Ubi

Intanto il Fondo Interbancario accoglie con freddezza la proposta di Apollo per Banca Carige
(Gualtieri alle pagine 6 e 7)

FOCUS RETE
L'aria di pace tra Elliott e Vivendi spinge Telecom
(Follis a pagina 9)

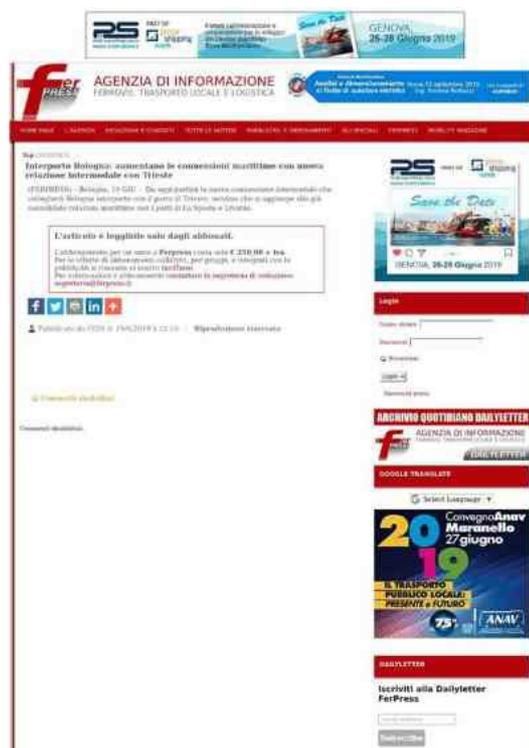
DEBITO PUBBLICO
Il premier Conte gioca la carta dell'assestamento di bilancio per rispondere a Bruxelles sulla procedura di infrazione
(Leone e Pira alle pagine 4 e 5)

SALVATAGGIO
Salini accelera sull'aumento di capitale per Astaldi
(Carosielli a pagina 11)



Interporto Bologna: aumentano le connessioni marittime con nuova relazione intermodale con Trieste

(FERPRESS) - Bologna, 19 GIU - Da oggi partirà la nuova connessione intermodale che collegherà Bologna interporto con il porto di Trieste, servizio che si aggiunge alle già consolidate relazioni marittime con i porti di La Spezia e Livorno. Questo nuovo servizio intermodale combinato marittimo sarà operato da Alpe Adria e, con la trazione a carico di Mercitalia Rail, parte con due circolazioni settimanali ed è aperto a tutti gli operatori di trasporto. Questa nuova relazione ferroviaria rappresenta un ulteriore passo verso il consolidamento di Interporto Bologna quale "gateway ferroviario" di collegamento sia tra il nord Europa ed il centro-sud Italia, sia con i porti di prossimità del Tirreno e dell' Adriatico.



La sfida: diventare home port per gli yacht dell' Adriatico Le marine si moltiplicano

VENEZIA Bandiera blu per un marina vuol dire attenzione alla tutela dell'ambiente, raccolta differenziata, servizi adeguati, inquinamento zero, efficientamento energetico, uso di energie rinnovabili. La prima è arrivata anche in città grazie a Venezia Marina Certosa. A consegnarla ieri nelle mani del gestore Alberto Sonino è stato l'assessore all' Ambiente Massimiliano De Martin durante il Salone Nautico. «Venezia deve saper investire sulla nautica sostenibile, per essere all' altezza di una bandiera blu si deve seguire un percorso che dura anni - dice Sonino - poi bisogna spendersi per mantenerla. Non siamo un parcheggio per barche siamo un marina resort, Venezia ha ottime potenzialità per sviluppare l' ospitalità nell' ambito del turismo nautico ma finora ha dedicato allo scopo poche energie». Alla tesa 113 ieri ha aperto la mostra con i progetti di yacht realizzati da professionisti selezionati nell' ambito del concorso MuVe Yacht Projects. «La scommessa di Venezia, che lanciamo anche attraverso il Salone , è di attirare un tipo di mercato che ha ricadute positive sul territorio in fatto di posti di lavoro e professionalità d' eccellenza - ha detto il sindaco Luigi Brugnaro - Venezia si candida a diventare d' ora in avanti un home-port, sviluppando in laguna un' economia sana e positiva che porta con sé anche nuove strutture per la logistica e l' indotto». Sul tema dello sviluppo dell' economia legata al mare ci sta lavorando anche l' Unione Europea: grazie a un progetto Interregionale, con capofila il Corila, Italia e Croazia si stanno studiando le marine dell' adriatico nell' ottica di inter-connesione, sostenibilità ambientale e sviluppo economico. I temi sono la sistematizzazione delle informazioni nel settore, migliorare la connettività tra marine, e la loro accessibilità. «L' Italia e Venezia deve razionalizzare i porti turistici esistenti, dopo la crisi di dieci anni fa non è un settore in cui si possa parlare di boom ma vanno aiutati i porti esistenti - dice Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas - Il sistema Venezia ora è fatto da Marina Sant' Elena e Marina Fiorita oltre alla Certosa. Inevitabile sarà la nascita di un nuovo marina all' idroscalo di Sant' Andrea: il demanio ha già avviato una gara per assegnare lo spazio». Oggi gli appuntamenti del salone proseguono con il concerto a Forte Marghera, si dovrà attendere il 19 ottobre invece, per vedere 14 maxi yacht regatare in bacino San Marco nella 6° Venice Hospitality Challenge firmata da Mirko Sguario e dallo Yacht Club Venezia. (e.lor.)

Venezia Mestre
Navi, Casellati con il sindaco
«Bene la nuova filosofia»
Immaginato il Salone nautico con le Frece Telesist. Continua a crescere con l'estate

A Venezia Marina... Woodstock... con pace, arte e concerti gratis

La sfida: diventare home port per gli yacht dell' Adriatico Le marine si moltiplicano

Foto: L'Espresso

Navi, Casellati con il sindaco «Bene la nuova filosofia»

Inaugurato il Salone nautico con le Frecce Tricolori. Centinaio: crociere non lontane

Francesco Bottazzo

VENEZIA Passano le Frecce Tricolori sul cielo di Venezia quando il coro della Fenice canta l' inno d' Italia, ma ancora una volta sono le navi ad essere le protagoniste: i mega yacht attraccati all' Arsenale e le crociere che continuano a passare davanti a San Marco. «Le imprese e le città venete sono da sempre all' avanguardia per la capacità di ricchezza preservando e valorizzando il territorio, una capacità che in questa città si è già manifestata con importanti scelte istituzionali e amministrative: mi riferisco sia alla previsione di una nuova filosofia nell' accoglienza crocieristica che alla scelta di puntare sulla navigabilità a impatto zero», dice la presidente del Senato Maria Elisabetta Casellati al momento di inaugurare il Salone nautico di Venezia. A margine non vuole specificare il contenuto ma pare chiaro a tutti, anche per l' amicizia che lega Casellati al sindaco Luigi Brugnaro, che sta parlando della soluzione proposta dal Comune e dalla Regione di togliere le navi dal canale della Giudecca facendole andare a Porto Marghera e passare sul canale Vittorio Emanuele mantenendo la Marittima. «E' necessario sedersi attorno a un tavolo a ragionare su questa meravigliosa città», si limita a dire proprio mentre a Roma a margine della presentazione del libro sui parchi divertimento il ministro del Turismo Marco Centinaio rilancia proprio Marghera. «Non ho mai detto che le navi debbano arrivare in piazza San Marco, ma più ci spostiamo e più c' è il rischio che l' attrattività venga meno. I crocieristi scelgono gli itinerari dell' Adriatico solo ed esclusivamente perché c' è Venezia: dobbiamo farli arrivare a una distanza equa, non possiamo farli sbarcare e stare ore sul pullman o farli andare in vaporetto. Da qui si deve partire per confortarsi e studiare il modo di far convivere le esigenze della laguna con quelle del turismo delle grandi navi». Ma ieri era il giorno in cui «l' arte navale è tornata a casa», usando lo slogan coniato proprio per il Salone nautico che continuerà all' Arsenale fino a domenica 23 giugno (5 euro l' ingresso per i residenti della Città metropolitana e Mogliano, e motoscafo diretto dalla stazione ferroviaria). Oltre 120 espositori, più di cinquanta yacht esposti, prove in barca, il sottomarino Dandolo visitabile dopo il restauro, il design, le barche tipiche veneziane dove la sostenibilità è la sfida del futuro da vincere. Ca' Farsetti ci ha messo il carico da novanta tanto che ha deciso di investire quasi tre milioni di euro direttamente sul salone per i prossimi tre anni, oltre agli oltre due investiti per il restauro di alcuni padiglioni, l' acquisto di pontili e camminamenti sull' acqua che poi verranno utilizzati anche per altre iniziative. «Non solo portiamo la qualità ma si tratta di valorizzare un ambito nel quale si fa economia nel rispetto dell' ambiente dove ricerca e innovazione sono elementi cardine della nautica» ha commentato l' assessore regionale allo sviluppo economico Roberto Marcato. «Stiamo conducendo grandi battaglie per sviluppare il lavoro e Porto Marghera, non vogliamo morire di turismo, vogliamo sviluppare il terziario e le fabbriche - ha sottolineato Brugnaro - Con il governo precedente avevamo un accordo con il quale erano stati finanziati centinaia di milioni di euro per bonificare Porto Marghera e finire i marginamenti, ora abbiamo bisogno che lo Stato finisca i lavori del Mose, perché gli accordi devono essere garantiti. Il governo ci ascolti, io e il governatore Zaia siamo a disposizione di tutti, ma non possiamo accettare la cultura del no o del rinvio perché dobbiamo assumerci le responsabilità di dimostrare che siamo in grado di difendere i colori italiani». E si torna a parlare di crociere. Del resto all' Arsenale la Serenissima fino a cinquecento anni fa ci costruiva le navi con cui ha conquistato il mondo.



«Il Governo rispetti i patti su Marghera»

Brugnaro dal palco dell' inaugurazione del Salone Nautico chiede garanzie sulle bonifiche: «Fabbriche e terziario devono tornare a crescere in quell' area»

MICHELE FULLIN

IL SINDACO VENEZIA Patria, Italia, i colori italiani e il lavoro degli italiani. Complice il passaggio delle Frecce Tricolori sopra l' Arsenal e mentre il coro della Fenice eseguiva l' Inno di Mameli, il discorso con cui il sindaco ha aperto il Salone nautico di Venezia è stato all' insegna del patriottismo. Ma non solo, perché assieme alla lustrata all' industria italiana della nautica (leader mondiale) della cantieristica navale (leader mondiale) e delle energie rinnovabili con Eni (altro operatore mondiale), sono arrivati gli strali all' indirizzo del Governo. Strali e inviti ad agire perché il sistema Italia non vada in malora a causa delle non decisioni. ONORARE I PATTI Al centro dell' attenzione c' è **porto** Marghera, che da anni attende un rilancio industriale all' insegna della sostenibilità. «Noi - ha detto dal palco Luigi Brugnaro - non vogliamo morire di turismo. Insieme alla Regione Veneto stiamo facendo grandissime battaglie per sviluppare **porto** Marghera e il lavoro. Vogliamo far crescere le fabbriche e il terziario in quell' area». Ma, i patti devono essere onorati. «Con il Governo precedente - ha ricordato - assieme alla Regione e a tutte le autorità cittadine avevamo un accordo che si doveva bonificare **porto** Marghera. Proprio vicino a dove la Fincantieri produce le grandi navi e yacht di prestigio. Questo frutto del lavoro italiano deve essere difeso e gli accordi fatti devono essere garantiti. Abbiamo bisogno di bonificare, abbiamo bisogno che lo Stato finisca i lavori del Mose». Io e il governatore Zaia siamo d' accordissimo nell' essere totalmente a disposizione di tutti, ma non possiamo accettare la cultura del no, del rinvio, del se c' ero dormivo perché dobbiamo assumerci le responsabilità di governare e dimostrare che siamo in grado di difendere i colori italiani». All' Arsenal, Brugnaro ha voluto anche parlare di sostenibilità, riferendosi alla vasta offerta di imbarcazioni con motorizzazione ibrida o elettrica. Tutte soluzioni non prototipali, ma applicabili da subito. IL FUTURO A MARGHERA «Quando diciamo che a Marghera stiamo facendo sperimentazioni per il futuro dell' energia dico sul serio. Con Eni abbiamo sviluppato la trasformazione degli olii fritti esausti in additivi in diesel ecologico. Trasformiamo il peggior inquinante dei mari in una ricchezza nella prima bioraffineria italiana. Con Eni abbiamo poi fatto sperimentazioni a Gela per trasformare l' umido dei cittadini veneziani (prima grande città d' Italia nella differenziata). Con quell' umido riusciamo a ricreare con brevetto dell' Eni le condizioni di nascita del petrolio. Da quel rifiuto tiriamo fuori il biogas e l' olio di origine vegetale e lo faremo con un grande stabilimento a Marghera, di proprietà al 50 per cento Eni e 50 per cento Veritas (un accordo anticipato da Il Gazzettino in marzo, ndr). A Venezia stiamo dimostrando che la sostenibilità non è solo una frase fatta». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Casellati "spinge" le navi verso la soluzione voluta dal sindaco e da Zaia

'La presidente del Senato ha detto di condividere le scelte dell' amministrazione veneziana sulla "nuova filosofia"

L' INAUGURAZIONE VENEZIA Il sindaco Brugnaro l' aveva apertamente appoggiata alle elezioni del marzo 2018 e la presidente del Senato Elisabetta Alberti Casellati non ha mai fatto mancare il suo appoggio alle istanze di Venezia e del suo primo cittadino. Lo ha fatto anche ieri, all' inaugurazione del Salone nautico, di fronte ad una platea che annoverava non solo le classiche autorità civili e militari, ma anche il fior fiore dell' economia veneta e non solo. Dall' amministratore delegato di Generali, Philippe Donnet al presidente degli Industriali Vincenzo Marinese e il presidente di Save Enrico Marchi. L' APPOGGIO Ieri, sotto un sole cocente prima del taglio del nastro, Casellati ha detto di condividere le scelte dell' amministrazione veneziana di puntare su una nuova filosofia nell' accoglienza crocieristica e sulla scelta innovativa di una navigabilità a impatto zero. Detto così sembra un appoggio incondizionato a ciò che Brugnaro e Zaia da tempo dicono, cioè puntare sullo scavo del canale Vittorio Emanuele III (quasi un raddoppio, in larghezza e in profondità) per far arrivare le navi in Marittima dal canale dei Petroli. E poi, in futuro, far arrivare le più grandi a **porto** Marghera, nel canale industriale Nord, dove già passano i giganti oltre le 100mila tonnellate che San Marco non lo possono vedere neanche nel viaggio inaugurale. Il significato sembra questo, anche se lei, a domanda diretta, non ha voluto specificarlo meglio: «Ho detto quello che ho detto». **RICCHEZZA E TERRITORIO** Questo, comunque, il contesto in cui si è manifestata la presidente. «Le imprese e le città venete - aveva spiegato Casellati - sono da sempre all' avanguardia per la capacità di produrre e generare ricchezza preservando e valorizzando il territorio; una capacità che in questa città si è già manifestata con importanti scelte istituzionali e amministrative: mi riferisco sia alla previsione di una nuova filosofia nell' accoglienza crocieristica, sia alla scelta innovativa di puntare su una navigabilità a impatto zero attraverso vaporetti e imbarcazioni a combustibile ecologico. Scelte giuste e coraggiose, che rappresentano le migliori premesse per poter guardare ai prossimi obiettivi da raggiungere con serenità e fiducia». **POLEMICHE SUPERABILI** In riferimento alle polemiche anche tra la città, la Regione e il Governo, Casellati ha lanciato un salvagente: «Con un po' di buona volontà tutte le polemiche possono essere sopite. L' importante è riuscire ad avere in mente quello che è l' interesse di Venezia, dell' Italia e del mondo, perché Venezia è patrimonio universale. Per cui è necessario che ci si sieda attorno a un tavolo e si ragioni su questa città unica al mondo». L' **AUGURIO** Infine, un auspicio benaugurante: «Il salone nautico è una nuova e straordinaria occasione di sviluppo, economico e anche culturale. Ci sono imbarcazioni di grande originalità e qualità che si pongono in una linea tra innovazione e tradizione. Questo significa nuovi posti di lavoro e un' attrazione incredibile a livello internazionale». M.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Navi, è boom dei costi con le nuove regole

Per ogni "toccata" a Venezia le compagnie spenderanno 150mila euro, 50mila in più di oggi

ROBERTA BRUNETTI

LE NUOVE REGOLE VENEZIA Era già il porto più costoso del Mediterraneo. Ora con le nuove norme di sicurezza imposte dall'ultima ordinanza della Capitaneria di Porto una toccata a Venezia, per una nave da crociera, costerà il 50% in più. In media da 100.000 a 150.000 euro. Mentre il transito di questi colossi del mare, per rispettare le nuove distanze di un'ora, un'ora e mezza tra un passaggio e l'altro, potranno avvenire anche nel cuore della notte, con i rimorchiatori impegnati dalle 2 del mattino a mezzanotte! A una settimana dall'entrata in vigore delle nuove regole, decise dopo l'incidente dell'Msc Opera, gli effetti incominciano a farsi sentire sulla vita del porto. Cambiamenti significativi nell'organizzazione del lavoro, a cominciare dai turni di rimorchiatori e piloti, con effetti immediati sui costi per le navi di passaggio. **IL PORTO PIÙ CARO** Un capitolo già speciale, quello dei prezzi veneziani. Tra i più alti al mondo. Prima dell'ordinanza, tra servizi tecnico-nautici (ormeggio, pilotaggio, rimorchio), servizi del terminal (sicurezza e movimentazione bagagli), tasse portuali e di ancoraggio, una grande nave spendeva tra i 100.000 e 120.000 euro a toccata. Una cifra che oltretutto non include provviste, asporto rifiuti, guardie ai fuochi... Tutte spese che già collocavano Venezia tra i porti più cari al mondo, dove una grande nave sborsava il doppio che a Barcellona, due volte e mezza che a Civitavecchia, gli altri due porti da crociera del Mediterraneo. **IL RINCARO** Ora, stando alle stime raccolte tra chi opera nello scalo veneziano, la nuova ordinanza comporterà un aggravio di costi di almeno il 50%. Per il rimorchiatore in più e per i maggiori turni da coprire, visti i tempi dilatati, con relativi straordinari per il lavoro notturno. **GLI EFFETTI** Un salasso che potrebbe allontanare qualche nave da Venezia? A sentire la Cia, non è questo il problema. A preoccupare resta l'incertezza sul futuro della crocieristica a Venezia. Ma qualche malumore, anche per i costi, tra gli armatori c'è. **RIMORCHIATORI** Intanto chi ha dovuto rivoluzionare il servizio è stata la Panfido, la società che gestisce il servizio di rimorchiatori. «Siamo soddisfatti di essere riusciti a far fronte alle richieste così impegnative della Capitaneria di Porto» spiega il presidente, Davide Calderan. Come noto, la novità più evidente dell'ordinanza è proprio l'impiego di un rimorchiatore in più per ogni nave: due a prua e uno a poppa per quelle sopra le 40 mila tonnellate. Anche il tragitto in cui la nave deve essere accompagnata è stato allungato. Prima un rimorchiatore si staccava già in Riva dei Sette Martiri, lasciando l'altro a scortare il colosso fino a San Nicolò. Ora tutti e tre devono arrivare a San Nicolò. **NUOVI TURNI** «Il servizio inizia prima e finisce più tardi - spiega Calderan - Siamo riusciti a organizzare il lavoro in modo diverso, grazie all'impiego di equipaggi volontari che voglio ringraziare. Se prima i servizi mattutini potevano iniziare sulle 5, oggi sono anticipati alle 2. E quelli serali sono posticipati dalle 8 alle 24». **CAVI PIÙ FORTI** L'ordinanza impone anche nuove regole per i cavi che devono essere da almeno 250 tonnellate di tiro. Nell'incidente del 2 giugno un cavo era stato tranciato dalla plancia del battello fluviale investito dalla Msc Opera. «I nostri rimorchiatori più grandi hanno già cavi da 300 tonnellate, quelli più piccoli da 210» spiega Calderan. E ad assistere l'Msc Opera, il 2 giugno, c'erano due di questi rimorchiatori più piccoli.



Il Gazzettino

Venezia

Il servizio è stato riorganizzato anche su questo fronte. **IL FATTORE VELOCITÀ** Ma quel che per il presidente di Panfido fa la differenza è l' aver abbassato la velocità di un nodo. «Una nave che andava a quasi a 7 nodi, come l' Opera, era impossibile da fermare. 6,8 nodi è una velocità molto sostenuta, difficile fare manovra. Il limite era 6 nodi, ma c' è stata l' avaria e, da quel che siamo riusciti a capire, non sono riusciti a spegnere i motori. Così la nave ha preso velocità e non si è fermata». **I PRECEDENTI** Calderan precisa che anche in passato «c' erano state un paio di avarie, ma le navi avevano fermato i motori e i nostri rimorchiatori le avevano governate. L' ultima volta era successo nel maggio dell' anno scorso, alla Marella Discovery, in avaria davanti alle Zattere, aveva spento i motori ed era stata riportata in Marittima». **UN LIMITE DI SICUREZZA** Ora il nuovo limite dei 5 nodi è «ragionevole per un servizio in sicurezza - prosegue Calderan - A questa velocità, in caso di problemi, avremmo la possibilità la possibilità di fermare la nave con tranquillità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Grandi navi, solo confusione La strada? Il dibattito pubblico

Lo stato attuale del confronto sulle diverse ipotesi di soluzione al problema delle grandi navi alimenta la confusione nell'opinione pubblica su quali siano effettivamente le alternative. Si moltiplicano purtroppo ormai da anni, con un crescendo allarmante nelle ultime settimane, le prese di posizione di responsabili delle istituzioni pubbliche o di esponenti della società civile senza che questa serie di dichiarazioni consenta di produrre un dialogo costruttivo e ordinato. La domanda da porsi è se sia possibile individuare un percorso chiaro e condiviso in grado di giungere in tempi brevi e certi a una decisione definitiva. Non di una decisione qualsiasi si dovrà trattare - frutto solo del potere di chi per legge è sovraordinato nelle funzioni e responsabilità - ma di una decisione espressione del massimo grado possibile di partecipazione e consenso da parte dei cittadini, affinché la soluzione adottata non venga - com'è accaduto purtroppo con il Mose - contestata il giorno dopo dalla parte avversa, dando la stura a un lungo e defatigante logoramento nella comunità. Qual è dunque la strada che si può immaginare? La strada, in realtà esiste già e si chiama dibattito pubblico recentemente normato dal Dpr 76/2018 in attuazione del Codice degli appalti pubblici. Allo stesso dibattito pubblico si è riferito del resto negli ultimi giorni lo stesso ministro Toninelli, senza però chiarire in che cosa esattamente dovrebbe consistere. Vale la pena ricordare che in Europa - in particolare in Francia - sono da registrare alcune interessanti esperienze di dibattito pubblico; queste buone pratiche potrebbero orientare il disegno di un primo percorso italiano di avvio di questo strumento di partecipazione cittadina, applicato proprio al caso così importante e sensibile delle grandi navi a Venezia. A mio giudizio - e su questo sarebbe interessante poter aprire subito un confronto per giungere a brevissimo a una indicazione regolativa - questo tipo di consultazione dovrebbe prevedere tre distinte e successive fasi. La prima è la consultazione referendaria delle comunità coinvolte dall'opzione di localizzazione del nuovo **porto** crocieristico (per le navi da più di 40.000 tonnellate). Il carattere fondamentale di questa fase è che sarebbe chiamata ad esprimere il suo gradimento o dissenso la popolazione prossima alla localizzazione (ad esempio, per l'ipotesi Chioggia gli abitanti di Chioggia, per la soluzione Duferco, gli abitanti di Cavallino-Tre Porti, per le soluzioni del Lido, gli abitanti del Lido, e così di seguito). Solo le soluzioni che ottengano una maggioranza di consensi alla proposta di localizzazione potrebbero accedere alla fase successiva. La seconda fase, più tecnica e formalmente inserita nel regolamento del dibattito pubblico, si concentrerebbe sulla conduzione in tempi ben definiti di una Valutazione di impatto ambientale, nei termini previsti dalla legislazione attuale (ad oggi solo il progetto Duferco ha la Via); essa dovrebbe mettere a disposizione dell'opinione pubblica, degli esperti e dei decisori pubblici le conclusioni oggettive sugli effetti che l'intervento infrastrutturale e progettuale produrrebbe sull'ecosistema e sul contesto socio-economico interessato. Anche qui, solo le opzioni che superassero positivamente questa valutazione potrebbero accedere alla terza e definitiva fase. In quest'ultima fase si dovrà poter discutere pubblicamente se le opere proposte sono o meno compatibili con le politiche di sviluppo territoriale e con le indicazioni di carattere strategico nazionale in materia di portualità, turismo e sviluppo economico adottate per i territori interessati.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Da questo percorso dovrà uscire una soluzione prevalente. La validazione e decisione ultima spetterebbe comunque naturalmente al ministro alle Infrastrutture e Trasporti, sulla base delle evidenze misurabili e rendicontabili dell' intero percorso che dovranno avere regole, indici e criteri trasparenti fissati a monte e oggettivamente verificabili. Se nessuna soluzione apparirà accettabile, rimarrà comunque l' opzione zero, prevista dallo stesso Codice, ovvero la rinuncia alla presenza delle Grandi Navi a Venezia, sia fuori che dentro la Laguna. Abbiamo perso sei anni in un confronto sterile, denso di indicazioni contraddittorie, cambiamenti di rotta e ripensamenti: crediamo sia ormai tempo di intraprendere una strada certa che conduca a una decisione certa alla fine del percorso di consultazione e analisi. Venezia e la sua laguna hanno bisogno di risposte chiare sul proprio futuro: la questione grandi navi è un tassello importante per costruire in modo positivo e con il massimo di consenso possibile questo futuro. * Venezia Cambia.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Non vogliamo morire di turismo serve una Venezia più sostenibile»

Il sindaco e la presidente del Senato all'inaugurazione Casellati: «Bene nuova filosofia dell'accoglienza crocieristica»

Enrico Tantucci Sotto le scie delle Frecce Tricolori, «inseguendo» l'idea di una Venezia insieme produttiva e sostenibile. Si è inaugurata così ieri mattina all'Arsenale la prima edizione del Salone Nautico del Lusso, voluto dal sindaco di Venezia Luigi Brugnaro che l'ha aperto insieme a una "madrina" d'eccezione: il presidente del Senato Maria Elisabetta Alberti Casellati. E mentre le Frecce "sfrecciavano" tra i fumi bianco rosso e verdi nel cielo e il Coro della Fenice intonava sul palco l'Inno di Mameli, entrambi hanno insistito sul concetto di sostenibilità per una città alla ricerca di alternative - «non vogliamo morire di turismo», ha ripetuto lo stesso Brugnaro - partendo anche da un ritrovato rapporto con il mare. E non è mancato da parte di Casellati anche un riferimento alla questione navi da crociera. «Il Salone Nautico che oggi si inaugura è una nuova, straordinaria occasione di sviluppo economico e anche di carattere culturale», ha detto il presidente del Senato. «Per la capacità di produrre e generare ricchezza preservando e valorizzando il territorio. Una capacità che in questa città si è già manifestata con importanti scelte istituzionali e amministrative: mi riferisco sia alla previsione di una nuova filosofia nell'accoglienza crocieristica, sia alla scelta innovativa di puntare su una navigabilità a impatto zero attraverso vaporetto e imbarcazioni a combustibile ecologico. Scelte giuste e coraggiose che rappresentano le migliori premesse per poter guardare ai prossimi obiettivi da raggiungere con serenità e fiducia. Io penso che con un po' di buona volontà tutte le polemiche possono essere sopite: l'importante è riuscire ad avere in mente quello che è l'interesse di Venezia, dell'Italia e del Mondo, perché Venezia è un patrimonio universale. Quindi è necessario che ci si sieda attorno ad un tavolo e si ragioni su questa meravigliosa città, unica al mondo. "L'arte navale torna a casa" è uno slogan di grande fascino e il Salone Nautico Venezia potrà confermarsi negli anni un'intuizione di assoluto successo». Da parte sua, Brugnaro, dopo aver ringraziato Casellati, definita «una grande amica di questa città», ha sottolineato: «Penso che insieme potremo realizzare un progetto importante per l'Italia, che non va contro nessuno, ma è pensato per sviluppare un'accoglienza importante per barche piccole, medie e grandi dando il benvenuto a famiglie italiane e straniere e facendo loro vivere la città dall'acqua. Il nostro obiettivo è riuscire a raccontare cos'è l'industria, il design, l'artigianato nazionale. Con questo spirito, insieme alla Regione Veneto, stiamo conducendo grandi battaglie per sviluppare il lavoro e Porto Marghera. Non vogliamo morire di turismo, vogliamo sviluppare il terziario e le fabbriche. Con il Governo precedente avevamo un accordo con il quale erano stati finanziati centinaia di milioni di euro per bonificare Porto Marghera e finire i marginamenti, ora abbiamo anche bisogno che lo Stato finisca i lavori del Mose, perché gli accordi presi devono essere garantiti. Il Governo ci ascolti: io e il governatore Zaia siamo a disposizione di tutti, ma non possiamo accettare la cultura del no o del rinvio perché dobbiamo assumerci le responsabilità di dimostrare che siamo in grado di difendere i colori italiani». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il ministro centinaio: Più LE NAVI SI ALLONTANANO, PIÙ A RISCHIO IL BUSINESS

«Navi sì, ma distanti da San Marco»

Il sindaco: «Non mi fido più di Toninelli, mai vista tanta protervia: chiederò la protezione dell' Unesco»

Il confronto-scontro o tra favorevoli e non favorevoli alle grandi navi da crociera a Venezia è diventato ormai un tema di carattere nazionale e fa arrabbiare sempre più il sindaco Luigi Brugnaro che ieri ha attaccato duramente il ministro Toninelli annunciando che scriverà all' Unesco per chiedere di mettere Venezia sotto protezione perchè «è una città che non si sente rappresentata dal ministro Toninelli che ha una protervia che io non ho mai visto in vita mia e che ha capito in mezza giornata quello che io non ho ancora capito in 57 anni». «Quello che noi contestiamo» ha aggiunto «non è tanto che il ministro abbia un' idea diversa dalla nostra, ma che in via emergenziale, intanto, faccia proposte per togliere le navi da Piazza San Marco». Ieri a schierarsi nettamente con i favorevoli all' entrata delle grandi navi in laguna è stato il ministro del Turismo, Gian Marco Centinaio, «ma a debita distanza» da S. Marco. Del tutto contrarie all' accesso delle navi da crociera in laguna sono, invece, le deputate che hanno lasciato mesi fa il M5S per iscriversi al Gruppo Misto, Silvia Benedetti e Sara Cunial, che contestano il referendum proposto dal ministro delle Infrastrutture Toninelli. «Non ho mai detto non lo dirò mai che le navi da crociera debbano arrivare in piazza San Marco» ha dichiarato all' Ansa il ministro Centinaio «ma più ci spostiamo da San Marco e più c' è il rischio che l' attrattività per i crocieristi venga meno. Perché, non lo nascondiamo, i crocieristi scelgono gli itinerari dell' Adriatico solo ed esclusivamente perché c' è Venezia». «Inutile che ce la raccontiamo» ha aggiunto il ministro «Possiamo dire andate a Trieste o a Ravenna, ma la destinazione che interessa ai crocieristi è Venezia. Noi dobbiamo farli arrivare a una distanza equa, non possiamo farli sbarcare e stare ore sul pullman, poi vaporetto e via dicendo. Dobbiamo far convivere le esigenze della laguna con quelle del turismo delle grandi navi da crociera». Di tono ben diverso è la presa di posizione delle deputate ex M5S, Silvia Benedetti e Sara Cunial. «Sul futuro delle grandi navi in laguna il referendum proposto dal ministro, dovrebbe avere il seguente quesito: "vuoi salvare o meno Venezia?" Oppure "vuoi le grandi navi in laguna o meno?"» polemizzano le due deputate «A questi quesiti i veneziani mi pare abbiano già risposto in massa l' 8 giugno scorso, dicendo: no grandi navi a Venezia». Per loro è del tutto «sbagliato chiedere ai cittadini quale sia la soluzione per mantenere le grandi navi in laguna» poiché «qualsiasi sia la soluzione scelta, Venezia scompare e il delicato l' ecosistema lagunare distrutto, perché il gigantismo navale è incompatibile con la presenza di un porto crocieristico interno». «L' unica soluzione per salvaguardare Venezia» concludono le deputate «è quella di vietare del tutto l' entrata alle grandi navi». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



An advertisement for the 'Salone Nautico' event. It features the logo of CNA (Associazione Metropolitana Confederazione Nazionale Artigiani - Piccolo, Media Impresa) and the Consorzio Cantieristica Minore Veneziana. The text says 'presente dal 18 al 23 giugno al SALONE NAUTICO con il Consorzio Cantieristica Minore Veneziana'. Below this, there is a list of participating companies and organizations, including Ciset, CNA, and various nautical equipment suppliers. The event is scheduled for 'Giovedì 20 Giugno 2019 ore 17:00 presso l'Arsenale di Venezia'.

Grandi navi a Venezia - Propeller Club, si al confronto del cluster

Grandi navi e sviluppo del porto. Accorato appello del Propeller - ' Siamo tutti sulla stessa barca, evitiamo il naufragio '.

VENEZIA - Appello dell' International Propeller Club Port of Venice in merito alla questione " Grandi navi a Venezia" e sulla valutazione della possibilità di crescita o l' eventuale declino della portualità lagunare. Destinatari dell' appello: enti locali , associazioni di categoria , mondo imprenditoriale e del lavoro in genere . Nell' intenzione del Club lagunare l' esortazione a " far fronte comune - fa sapere il Club in una nota scritta - "abbandonando sterili polemiche e atteggiamenti autoreferenziali, per creare, invece, quell' indispensabile massa critica di consensi condivisi che consenta al porto di attuare il suo indispensabile sviluppo nella riqualificazione e valorizzazione delle sue grandi aree oggi disponibili e ai suoi 16 mila addetti la certezza del proprio posto di lavoro" . ' Pur nel rispetto dei singoli, diversi, molteplici contributi mirati alla salvaguardia dell' ambiente , alla sicurezza della navigazione all' interno della laguna ecc.ecc. dev' essere comunque fermata con forza l' onda di chi vuole alimentare lo scontro piuttosto che facilitare il sereno confronto tra i tanti attori del cluster - dichiara il presidente del Propeller, Massimo Bernardo - e aggiunge: siamo tutti sulla stessa barca , imprenditori, lavoratori enti pubblici e associazioni di categoria non certo per cercare il naufragio ma per dare un concreto contributo al futuro del nostro porto e, più in generale alla blu economy. Se dall' indagine conoscitiva, in primis, emerge quanto ancora poco si conosca relativamente alle grandi potenzialità dei nostri scali, appare invece evidente come per i nostri porti lagunari sia urgente proporsi ai mercati internazionali a livello sistemico con aeroporti, interporti e grandi infrastrutture " .Dall' International Propeller Club Port of Venice si alza la preoccupazione riguardo le reazioni delle compagnie di navigazione per la recente ordinanza restrittiva della Capitaneria di Porto sul passaggio delle grandi navi. Il Club fa sapere la grande apprensione con cui viene attesa la decisione dei ministeri competenti. " Resta aperta e si consolida - conclude il Club lagunare - ogni forma di collaborazione con l' **Autorità di sistema Portuale** intesa a valorizzare e a rendere sempre più competitiva la portualità lagunare."



Il Nautilus

Venezia

Appello del Propeller Club di Venezia per consentire al porto lagunare di attuare il suo indispensabile sviluppo

Bernardo: siamo tutti sulla stessa barca, non per cercare il naufragio ma per dare un concreto contributo al futuro del nostro porto e della blue economy

SCRITTO DA REDAZIONE

Il Propeller Club di Venezia ha lanciato un appello ad enti locali, associazioni di categoria e al mondo imprenditoriale e del lavoro in genere per - ha spiegato l' associazione culturale che riunisce operatori dei settori del trasporto - «far fronte comune, abbandonando sterili polemiche e atteggiamenti autoreferenziali, per creare, invece, quell' indispensabile massa critica di consensi condivisi che consenta al porto di Venezia di attuare il suo indispensabile sviluppo nella riqualificazione e valorizzazione delle sue grandi aree oggi disponibili e ai suoi 16.000 addetti la certezza del proprio posto di lavoro». La decisione di rivolgere questo appello è stata assunta dal consiglio direttivo del Propeller Club riunitosi per analizzare le recenti dichiarazioni del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, e di quello dei Beni culturali, Alberto Bonisoli, sul problema delle grandi navi a Venezia nonché quanto è emerso dall' indagine conoscitiva sulle possibilità di crescita o sull' eventuale declino della portualità lagunare che è stata realizzata nei giorni scorsi da una qualificata rappresentanza del Propeller Club all' evento fieristico Transport Logistic di Monaco di Baviera (del 10 giugno 2019). L' appello giunge anche a seguito della recentissima restrittiva ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia per il passaggio delle grandi navi e delle sue ripercussioni sull' attività portuale e sulle decisioni delle compagnie di navigazione. «Pur nel rispetto dei singoli, diversi, molteplici contributi mirati alla salvaguardia dell' ambiente, alla sicurezza della navigazione all' interno della laguna, ecc. ecc. - ha detto il presidente del Propeller Club, Massimo Bernardo, illustrando le motivazioni dell' iniziativa - dev' essere comunque fermata con forza l' onda di chi vuole alimentare lo scontro piuttosto che facilitare il sereno confronto tra i tanti attori del cluster. Siamo - ha sottolineato Bernardo - tutti sulla stessa barca - imprenditori, lavoratori enti pubblici e associazioni di categoria - non certo per cercare il naufragio, ma per dare un concreto contributo al futuro del nostro porto e più in generale alla blue economy. Se dall' indagine conoscitiva, in primis, emerge quanto ancora poco si conosca relativamente alle grandi potenzialità dei nostri scali - ha concluso il presidente del Propeller Club di Venezia - appare invece evidente come per i nostri porti lagunari sia urgente proporsi ai mercati internazionali a livello sistemico con aeroporti, interporti e grandi infrastrutture».



Appello del Propeller Club di Venezia per consentire al porto lagunare di attuare il suo indispensabile sviluppo

Bernardo: siamo tutti sulla stessa barca, non per cercare il naufragio ma per dare un concreto contributo al futuro del nostro porto e della blue economy Il Propeller Club di Venezia ha lanciato un appello ad enti locali, associazioni di categoria e al mondo imprenditoriale e del lavoro in genere per - ha spiegato l' associazione culturale che riunisce operatori dei settori del trasporto - «far fronte comune, abbandonando sterili polemiche e atteggiamenti autoreferenziali, per creare, invece, quell' indispensabile massa critica di consensi condivisi che consenta al porto di Venezia di attuare il suo indispensabile sviluppo nella riqualificazione e valorizzazione delle sue grandi aree oggi disponibili e ai suoi 16.000 addetti la certezza del proprio posto di lavoro». La decisione di rivolgere questo appello è stata assunta dal consiglio direttivo del Propeller Club riunitosi per analizzare le recenti dichiarazioni del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, e di quello dei Beni culturali, Alberto Bonisoli, sul problema delle grandi navi a Venezia nonché quanto è emerso dall' indagine conoscitiva sulle possibilità di crescita o sull' eventuale declino della portualità lagunare che è stata realizzata nei giorni scorsi da una qualificata rappresentanza del Propeller Club all' evento fieristico Transport Logistic di Monaco di Baviera (del 10 giugno 2019). L' appello giunge anche a seguito della recentissima restrittiva ordinanza della Capitaneria di Porto di Venezia per il passaggio delle grandi navi e delle sue ripercussioni sull' attività portuale e sulle decisioni delle compagnie di navigazione. «Pur nel rispetto dei singoli, diversi, molteplici contributi mirati alla salvaguardia dell' ambiente, alla sicurezza della navigazione all' interno della laguna, ecc. ecc. - ha detto il presidente del Propeller Club, Massimo Bernardo, illustrando le motivazioni dell' iniziativa - dev' essere comunque fermata con forza l' onda di chi vuole alimentare lo scontro piuttosto che facilitare il sereno confronto tra i tanti attori del cluster. Siamo - ha sottolineato Bernardo - tutti sulla stessa barca - imprenditori, lavoratori enti pubblici e associazioni di categoria - non certo per cercare il naufragio, ma per dare un concreto contributo al futuro del nostro porto e più in generale alla blue economy. Se dall' indagine conoscitiva, in primis, emerge quanto ancora poco si conosca relativamente alle grandi potenzialità dei nostri scali - ha concluso il presidente del Propeller Club di Venezia - appare invece evidente come per i nostri porti lagunari sia urgente proporsi ai mercati internazionali a livello sistemico con aeroporti, interporti e grandi infrastrutture».



Pulizia della spiaggia della Margonara e demolizione dell' ex bar: la richiesta del Difensore Civico

Il Difensore Civico Francesco Lalla ha richiesto l' intervento dei comuni di Albissola Marina e Savona

Richiesta urgente di interventi sulle pulizie delle spiagge libere nell' area della Margonara. Questa la lettera presentata dal Difensore Civico regionale Francesco Lalla ai sindaci di Albissola Marina Gianluca Nasuti e di Savona Iliaria Caprioglio (gestori in coppia dell' area) con la richiesta all' **Autorità di Sistema Portuale** della demolizione dell' ex bar-tavola fredda distrutta dalla mareggiata di ottobre. Nelle settimane precedenti l' area è stata interdetta ai cittadini per motivi di sicurezza e i gruppi "Margonara Viva" e "Salviamo la Madonnetta" oltre all' organizzazione di diverse iniziative (**LEGGI ARTICOLO**) ha sollecitato l' Ufficio di Difesa Civica. Un' ulteriore richiesta riguarda la dotazioni della zona di appositi contenitori per la raccolta dei rifiuti oltre ad un impianto doccia e servizi igienici. La Regione Liguria, come specificato dal Difensore Civico, garantisce l' erogazione di contributi al comuni per la sicurezza della balneazione nonché per l' igiene e la pulizia della spiagge libere ed è stato richiesto inoltre ai comuni di specificare se il contributo per il 2019 è già stato versato. Al momento, come specificato dal comune di Albissola Marina, l' accesso della spiaggia libera posta immediatamente al piede della scarpata del rilevato della Margonara, è interdetta fino a che la stessa non sarà messa in sicurezza.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Container in aeroporto, nuova sconfitta di Spinelli nella guerra dei terminal

Marco Grasso Nella guerra dei moli - combattuta a colpi di colpi di scena e cause milionarie Aldo Spinelli viene sconfitto una seconda volta, questa volta sull' assegnazione delle aree concesse dall' Aeroporto di Genova ai "rivali" di Derrick, società partecipata dai terminalisti concorrenti Giulio Schenone (a sua volta azionista e direttore di Sech) e Luigi Negri. L' accusa era la mancanza di evidenza pubblica, ma per i giudici amministrativi l' Aeroporto di Genova non è propriamente un soggetto pubblico (sebbene sia partecipato da due enti pubblici, al 60% dall' **Autorità portuale**, e al 25% dalla Camera di Commercio) e, dunque, perseguendo «finalità commerciali» in «regime di concorrenza», poteva assegnare quelle aree (utilizzate come deposito di container vuoti, un utilizzo definito dagli stessi giudici «eccentrico» per una zona aeroportuale) con una «negoziatazione». Alcuni mesi fa il Tar aveva già imposto a Spinelli di lasciare le aree ex Ilva, occupate con un accordo (annullato perché avvenuto senza gara) siglato dopo essere stato costretto a lasciare posto alla costruzione delle nuove aree degli Erzelli. La controffensiva di Spinelli non si era fatta attendere: un controricorso proprio contro Derrick (società partecipata al 51% dalla Contrepair di Filippo Dellepiane e al 49% da Bolzaneto Container Terminal, joint venture tra le holding di Giulio Schenone e Luigi Negri), ovvero la società che ha mandato a carte quarantotto l' intesa sulle aree di Cornigliano. Il senso dell' azione di Spinelli era sostanzialmente speculare al procedimento precedente: anche Derrick, che sulle aree di Cornigliano aveva lamentato un' assegnazione senza gara, ha ottenuto un simile trattamento "di favore", secondo gli avvocati Andrea D' Angelo, Giovanni ed Emanuele Gerbi; ovvero il contratto di subconcessione di una fetta di terminal aeroportuale (una sorta di subaffitto: le aree sono demaniali, l' Aeroporto di Genova ne ha la concessione e ne aveva dato una parte in sub -concessione a Derrick). Il fatto che i passaggi siano due, cioè che l' azione legale non riguardi una concessione ma una subconcessione, complica non poco le cose, premettono i giudici, che sottolineano come la «questione sia decisamente più complessa»: «In una subconcessione un soggetto può rivestire natura meramente privata, nel caso in cui una società non abbia alcun "legame" con la pubblica amministrazione sotto il profilo funzionale e organizzativo». Ed è proprio questo il piano su cui il tribunale amministrativo dà torto a Spinelli: l' Aeroporto di Genova non può essere considerato un organismo pubblico, ma piuttosto «un soggetto che agisce in un mercato, quello dei servizi aeroportuali, di natura marcatamente economica e concorrenziale, senza essere beneficiario di misure pubbliche tali da preservarlo dal rischio d' impresa». Ergo, non rientra in questo caso nell' obbligo previsto dal codice degli appalti: Aeroporto di Genova non era tenuto a bandire una gara pubblica. E non è rilevante che la Regione e il Comune si siano spesi per la proroga di quell' intesa se «la soluzione adottata non risulta essere stata imposta ad Aeroporto di Genova». Nella sostanza, Aldo Spinelli perde un nuovo round di una guerra in cui sono in gioco milioni di euro di traffici portuali e concessioni. Ma le contese sulle aree sono tutt' altro che finite. E Spinelli stesso, in alcune occasioni, ha minacciato ritorsioni milionarie nei confronti degli enti pubblici se fosse costretto a lasciare le aree senza un' alternativa per i suoi container.



GENOVA, ARRIVO ATTESO COMUNQUE PER OGGI

«Il cargo non caricherà i generatori» Il dietrofront dopo le proteste in porto

Il 'cargo delle armi' non caricherà materiale bellico. La protesta di lavoratori ed associazioni ha vinto. La nave saudita Bahri Jazan, attesa stamattina al porto di Genova, non caricherà «gli otto generatori destinati al porto di Jeddah» informano i sindacati, a seguito della comunicazione dell' Agenzia Marittima che conferma l' intenzione di non ordinare l' imbarco. I gruppi elettrogeni sarebbero destinati a centri di telecomunicazioni per operazioni militari di aria e di terra. L' Arabia Saudita è in guerra contro lo Yemen. L' ultimo appello era arrivato da Caritas, Acli, Agesci, Azione Cattolica, in tutto una trentina di sigle. «Come già per la Bahri Yanbu il 20 maggio, chiediamo con forza che le Autorità locali impediscano l' attracco della nave in porto ed evitare, così, un atto ingiusto che violerebbe la Costituzione, i trattati internazionali e le nostre leggi» spiegano. Le associazioni ricordando «il richiamo del Papa che il 10 giugno ha denunciato l' ipocrisia di un' Europa che chiude i porti alle persone e li lascia aperti alle armi ». La merce lascerà comunque Genova e «verrà inviata via terra ad altra destinazione». Le ong vigileranno perché non sia solo di uno spostamento su altri porti, La Spezia o Livorno RIPRODUZIONE RISERVATA.



Genova. Armi - La protesta dei portuali contro il carico militare destinato all' Arabia

Hanno vinto i camalli: i generatori sauditi andranno in un altro porto

Andrea Moizo

I camalli genovesi hanno vinto: i generatori destinati alla Guardia nazionale saudita saranno trasferiti dal porto via terra, per essere caricati altrove, presumibilmente all' estero. Si tratta dei macchinari lasciati a terra dai portuali un mese fa per protestare contro la vendita di armi all' Arabia, protagonista della guerra nello Yemen. Dopo quell' episodio l' azienda produttrice, la romana Teknel, in un vertice in **Autorità Portuale** sostenne la natura civile del materiale e che la Guardia Nazionale sia un ente di protezione civile. Il Collettivo autonomo lavoratori portuali e l' Osservatorio permanente sulle armi leggere e le politiche di sicurezza hanno però dimostrato non solo che la Guardia Nazionale fa parte delle forze armate saudite, ma soprattutto che i generatori in questione sono parte di una commessa autorizzata dall' Unità per le autorizzazioni dei materiali di armamento, l' organo interministeriale di supervisione della legge 185 che disciplina esportazione e transito d' armi dall' Italia. Qui sta il punto: secondo organizzazioni pacifiste e portuali, il governo, stante la situazione yemenita riconosciuta anche da Consiglio dell' Ue e Parlamento europeo, e il ruolo saudita attestato da più fonti, potrebbe e dovrebbe sospendere l' invio di ogni tipo di materiali d' armamento alla coalizione miliare capeggiata dall' Arabia Saudita. Da qui l' iniziativa della Cgil genovese che, come un mese fa, per sensibilizzare esecutivo e Parlamento, ieri ha chiamato all' astensione dal lavoro i portuali che stamattina avrebbero dovuto caricare i generatori sulla nave araba Bahri Jazan, in rotta verso Genova. Dopo una giornata di tensione, con un presidio pacifista sotto l' **Autorità Portuale** e reparti di polizia schierati a ridosso della banchina d' imbarco ("per ordinarie funzioni di vigilanza" ha precisato la Questura), nel tardo pomeriggio la Teknel ha mollato il colpo, optando per il trasferimento dei generatori ad altro porto. Non senza polemiche verso le "autorità competenti", incapaci di dare "garanzie sulla effettiva operatività" dei moli genovesi per un "carico dotato di tutte le autorizzazioni di legge".



Nave delle armi: portuali in sciopero

Filt Cgil, con il sostegno della Camera del lavoro di Genova, ha dichiarato oggi uno sciopero dei **portuali** destinati al carico di materiale bellico sulla nave Bahri Jazan che all' alba attraccherà a Genova. L'obiettivo è fermare appunto l'imbarco dei generatori lasciati a terra il 20 maggio dalla «gemella» Bahri Yam bu dopo la protesta dei **portuali** e pacifisti. Un presidio ieri sotto palazzo San Giorgio organizzato dal Collettivo autonomo dei lavoratori **portuali**, che ha coordinato anche la protesta di un mese fa, e stamattina a partire dalle 6 al varco Etiopia. «Pensiamo di poter dare un contributo al nascere di una discussione pubblica rispetto ad un problema grave come quello della guerra nello Yemen dove negli ultimi 3 anni e mezzo, il conflitto ha provocato oltre 10 mila morti e dove più di 22 milioni di persone si trovano in situazioni di estremo bisogno e dipendenti per la propria sopravvivenza dagli aiuti umanitari», affermano Filt Cgil e Camera del Lavoro in una nota.

The screenshot shows the front page of the newspaper 'il Giornale del Piemonte e della Liguria'. The main headline is 'LA POLITICA DELLE MACERIE' and 'CHI SACRIFICA GENOVA PER SALVARE LA SINISTRA'. Below this, there are several smaller articles with images and sub-headlines, including 'LA PROCURA ACCUSA APPROPRIAZIONE INDEBITA', 'Processate Ferrero per i soldi di Obiang?', 'Accollatello per una sigaretta', 'Nave delle armi: portuali in sciopero', 'AL VALENTINO ROMBANO I MOTORI MA I GRILLINI SI LAMENTANO', 'NON GAFFERO NELLA', 'Apparenti in Procura per rispondere sul caso Pasquarella', 'A Filii cinque assessori in uno', and 'Scudetto biancablu in comune'. The page also features a small section for 'Artigiani figure su Amazon' and 'Giornata mondiale dell'idrografia'.



Il Manifesto

Genova, Voltri

Genova, la nave saudita non carica le armi

Niente imbarco per le armi saudite a Genova ma anche nessun presidio in banchina contro la nave saudita Bahri Jazan, in arrivo stamani. Ieri l'agenzia marittima Delta, che rappresenta l'armatore statale saudita Bahri, in accordo con lo spedizioniere, l'azienda armiera italiana Teknel, ha deciso di soprassedere al carico del materiale bellico stoccato nei depositi **marittimi** dallo 20 maggio quando i **portuali** genovesi si rifiutarono di caricarlo sulla nave Bahri Yanbu. Si tratta di 4 coppie di centraline elettroniche e relativi generatori su ruote destinati a Jeddah. La decisione della Teknel prende atto della nuova protesta indetta dai **portuali** contro la fornitura di armi per la guerra in Yemen, e dice di voler ora trasportare le armi via terra.

Il Manifesto
17 giugno 2019

Rapperto chiede un'inchiesta internazionale. Ma a protestare i sauditi e Trump

Le prove sul tavolo dell'Onu: «Riyadh assassinò Khashoggi»

Il Palazzo di vetro accusa MbS di responsabilità individuale nell'omicidio del giornalista

L'Asa di Bashar al-Assad

Quattro mandati di cattura internazionali per accusare Mosca



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Nave delle armi, i camalli fermano il carico

Secondo episodio in poche settimane. L'ira di Toti: «Atteggiamento assurdo, facendo così molti rischieranno il lavoro»

Matteo Dell' Antico Alla fine, ieri, dopo una giornata di trattative hanno vinto per la seconda volta i portuali. Questa mattina, infatti, i quattro generatori destinati all' Arabia Saudita e fermi da giorni all' interno del terminal Gmt, nel porto di Genova, resteranno in banchina e non verranno caricati a bordo della nave battente bandiera saudita, la "Bahri Jazan", gemella della "Bahri Yambu", il cargo che qualche settimana fa, dopo essere arrivato sotto la Lanterna per caricare gli stessi generatori, ha dovuto rinunciare alle operazioni di carico per via della protesta di una parte dei portuali genovesi che si opponevano al trasporto dei generatori indicati come materiale bellico utilizzato nella guerra in Yemen. L' annuncio della rinuncia a caricare i quattro generatori da parte della "Bahri Jazan" è stato dato ieri sera da parte dell' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona al termine di un incontro con una delegazione del Calp (Collettivo autonomo lavoratori del porto) nel corso di un presidio - davanti Palazzo San Giorgio - a cui hanno partecipato alcune decine di persone. Il presidio indetto per oggi è stato annullato e lo sciopero revocato anche se resterà la vigilanza dei portuali affinché venga rispettato quanto comunicato. Al presidio avevano dato la loro adesione il Calp, partiti di sinistra, Usb, pacifisti e Amnesty International. Tra i sindacati aveva aderito allo sciopero la Cgil ma non Cisl e Uil. I quattro generatori verranno caricati su alcuni Tir e «inviati via terra ad altra destinazione», si legge in una nota dell' agenzia marittima Delta. Il governatore ligure, Giovanni Toti, è intervenuto contro chi si è opposto all' arrivo della nave. «Ancora presidi e scioperi contro l' approdo di una nave che deve caricare a Genova generatori diretti in Arabia Saudita e, forse, destinati all' esercito. Ma i sindacati non dovrebbero tutelare i lavoratori italiani, quelli del porto e quelli delle molte fabbriche presenti nella nostra Regione?», ha scritto il governatore. «Non è assurdo che qualcuno voglia che dai nostri porti non si imbarchino questi prodotti, mentre in Liguria (e per fortuna) molte migliaia di persone lavorano per Fincantieri che fa navi militari e sommergibili, per Leonardo che fa radar e missili, per Oto Melara che fa cannoni navali e mezzi blindati, per Piaggio che tutti speriamo sviluppi presto droni militari? - commenta Toti - Tutto ciò, sul nostro territorio, dà lavoro a tante persone e così facendo, prima o poi, ci sarà chi deciderà di rivolgersi altrove, molti rischieranno il lavoro e il nostro porto sarà meno competitivo. Basta autolesionismo, basta strumentalizzazioni politiche e soprattutto basta ipocrisia». Nel frattempo, il terminal San Giorgio ha rifiutato un carico di fucili Beretta per uso sportivo in arrivo dal terminal Messina e destinati in Libano per paura di proteste. -

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Pra', sabato la bonifica del container esplosivo arrivato dalla Cina

Le operazioni di bonifica dovrebbero iniziare sabato notte e durare fino a domenica mattina. Questo fine settimana, al terminal Psa di Pra', verrà bonificato un container con all' interno merce pericolosa e potenzialmente esplosiva ferma ormai in banchina da alcuni mesi. Il container sospetto, subito dopo lo sbarco da una nave portacontainer proveniente dalla Cina, è stato individuato dal personale del terminal e poi visionato da Capitaneria, Vigili del Fuoco e Arpal. Dopo le verifiche che sono durate alcune settimane, è stato definito che all' interno è presente del solfuro dimetile, detto anche dimetil solfuro, una sostanza potenzialmente esplosiva destinata ad un' azienda lombarda. Durante le fasi di bonifica, sarà introdotto all' interno del container dell' azoto, in modo tale da annullare il rischio di pericolosità del solfuro dimetile. I dettagli dell' operazione sono stati definitivi ieri in un incontro che si è tenuto in Prefettura anche se un ultimo vertice è in programma sabato mattina, a poche ore dall' inizio delle operazioni che vedranno coinvolti, oltre a personale del terminal, anche Capitaneria, Vigili del Fuoco e Arpal. Quando si verificano casi di questo tipo, il primo ad evidenziare la pericolosità del carico è il chimico del porto. Successivamente sul posto arrivano personale della Capitaneria di porto, dei Vigili del Fuoco e delle Dogane. Viene, inoltre, anche allertata la polizia di frontiera marittima e aerea. Non è la prima volta che nel terminal Psa - e più in generale nel porto di Genova si verifica un episodio di questo tipo. Il prossimo fine settimana, in occasione delle operazioni di bonifica, è previsto che venga sgomberata l' area del terminal che si trova attorno al container dove non dovrà circolare personale portuale e non dovranno essere posizionati altri contenitori per un raggio di almeno 300 metri. - M.D.A.

Nave delle armi, i camalli fermano il carico
Secondo i pirati in poche settimane il tesoro di Tati... «Attacco a una nave... facendo così molti escherano il futuro»

AudioNova
NOVITÀ
La prova è GRATIS!
I GIOVANI, OCCI.
IL MONDO È CAMBIATO E NOI ABBIAMO CAMBIATO IL MONDO DEGLI APPARECCHI ACUSTICI.
Fino a 1000 Hz, praticamente invisibile.
Ricezione di qualità del suono.
Tavolo e altri dispositivi.
Microfono integrato.
PROVALO GRATIS CHIAMATA SUBITO 800 189661
Visita: www.audionovaitalia.it/marval

Pra', sabato la bonifica del container esplosivo arrivato dalla Cina
L'operazione di bonifica...
Il container sospetto...
Dopo le verifiche...
È stato definito che all' interno è presente del solfuro dimetile...
Durante le fasi di bonifica...
Sarà introdotto all' interno del container dell' azoto...
I dettagli dell' operazione sono stati definitivi ieri...
Un ultimo vertice è in programma sabato mattina...
A poche ore dall' inizio delle operazioni...
Vedranno coinvolti, oltre a personale del terminal...
Anche Capitaneria, Vigili del Fuoco e Arpal...
Quando si verificano casi di questo tipo...
Il primo ad evidenziare la pericolosità del carico è il chimico del porto...
Successivamente sul posto arrivano personale della Capitaneria di porto...
Dei Vigili del Fuoco e delle Dogane...
Viene, inoltre, anche allertata la polizia di frontiera marittima e aerea...
Non è la prima volta che nel terminal Psa - e più in generale nel porto di Genova...
Si verifica un episodio di questo tipo...
Il prossimo fine settimana, in occasione delle operazioni di bonifica...
È previsto che venga sgomberata l' area del terminal...
Che si trova attorno al container dove non dovrà circolare personale portuale...
E non dovranno essere posizionati altri contenitori per un raggio di almeno 300 metri.

Il caso

Sciopero dei portuali e presidio stop alla seconda nave delle armi

La Bahri Jazan, gemella della Bahri Janbu, non attraccherà a Genova, i generatori partiranno via terra Scontro a distanza tra il governatore Giovanni Toti e le associazioni pacifiste che chiedevano il blocco

di Matteo Macor

Un'altra vittoria dei portuali genovesi, a un mese esatto dalla protesta che a maggio aveva impedito il carico sulla "nave delle armi", la Bahri Yanbu. La gemella Bahri Jazan, l'altra nave saudita che questa mattina è attesa a ponte Etiopia, «non effettuerà attività di carico di materiale militare», hanno fatto sapere ufficialmente nel tardo pomeriggio di ieri l'agenzia marittima e sindacati di settore. Gli otto generatori dell'impresa romana Teknel custoditi nel centro smistamento merci del porto e destinati all'utilizzo bellico, molto probabilmente nella guerra in corso in Yemen, «non ripartiranno via mare da Genova, - spiegano dal Calp, il collettivo degli autonomi del porto - ma nei prossimi giorni verranno trasferiti via terra ad altra destinazione». Un dietrofront inatteso deciso dall'azienda in seguito allo sciopero delle banchine indetto da Filt Cgil e in vista del presidio di protesta preannunciato da portuali e sigle pacifiste per l'alba di oggi, che non ha fatto passare in secondo piano, però, lo scontro a distanza tra il governatore ligure Giovanni Toti e il mondo dell'associazionismo cittadino, laico e cattolico, coinvolto nella protesta. In scena ieri pomeriggio un primo presidio di protesta davanti a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale, alla chiamata contro la seconda nave delle armi destinata a Genova in questi giorni si erano già schierati portuali e sindacati, ma anche (tra le altre) Amnesty International, Rete Italiana per il Disarmo, Oxfam Italia. Tra le prime organizzazioni a provare la natura militare dei generatori custoditi in porto («definitivamente stabilita dall'Autorità nazionale Uama, l'Unità per le autorizzazioni dei materiali di armamento, che ne ha autorizzato l'esportazione proprio in tale forma e con le opportune procedure», si legge nella nota diffusa da Amnesty International Italia), e chiedere al governo «di sospendere l'invio di ogni tipo di materiali d'armamento alla coalizione militare capeggiata dall'Arabia Saudita e dagli Emirati Arabi Uniti, che da più di quattro anni è intervenuta nel conflitto in Yemen utilizzando anche bombe aeree di fabbricazione italiana per effettuare bombardamenti indiscriminati e crimini di guerra». Un appello ripreso dalla fitta rete di associazioni che già si erano mobilitate in tema di immigrazione, nei mesi scorsi: dagli scout dell'Agesci e la Caritas alla Comunità di San Benedetto al Porto, dalla scuola di politica dei gesuiti (Poliedri) all'Azione cattolica, passando (tra le tante altre) per Libera, Avvocati in Rete per il Sociale, Tavolo Giustizia e Solidarietà. Un fronte ampio e trasversale che si è schierato per chiedere con forza «di impedire l'attracco della nave in porto ed evitare, così, un atto ingiusto che violerebbe la Costituzione, i trattati internazionali, le nostre leggi». E che proprio per questo, ha «stupito» - si è sentito commentare da molti, al sit-in in scena ieri a Caricamento - nel vedere preso di mira da un'uscita pubblica del governatore regionale. «Ancora presidi e scioperi contro l'approdo di una nave che deve caricare a Genova generatori diretti in Arabia Saudita e, forse, destinati all'esercito, - si legge nella nota diffusa via social da Toti - Ma un sindacato come la Cgil non dovrebbe tutelare i lavoratori italiani? Ma non è assurdo che qualcuno voglia che dai nostri porti non si imbarchino questi prodotti? Basta autolesionismo, basta strumentalizzazioni politiche e soprattutto basta ipocrisia!». «Ricordiamo - ricordano dal fronte pacifista - la scelta che il consiglio regionale e il consiglio comunale di Genova hanno fatto all'unanimità per chiedere siano condannate le violenze della guerra



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

in Yemen e sia rispettato il divieto di esportazione e transito delle armi e del materiale bellico destinato a quel conflitto, del quale non vogliamo diventare complici». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Scioperano i lavoratori portuali che devono caricare il materiale bellico sulla nave Bahri Jazan

INCROCIANO le braccia stamane dalle 6 i **portuali** destinati alle operazioni di carico di materiale ad uso bellico sulla nave Bahri Jazan, in arrivo nel porto di Genova. La mobilitazione, indetta dalla Filt Cgil con il sostegno della Camera del lavoro di Genova, arriva dopo la protesta dello scorso 20 maggio nel capoluogo ligure, in seguito al quale il carico di generatori destinato all'imbarco sulla nave 'gemella' Bahri Yambu e diretto in Yemen era stato lasciato a terra.

The screenshot shows the top section of the newspaper 'LA NAZIONE LIGURIA'. The main headline is 'Scioperano i lavoratori portuali che devono caricare il materiale bellico sulla nave Bahri Jazan'. Other visible headlines include 'BOCCADIASSE Festa della Musica con la canzone d'autore', 'REGIONE Orlando si schiera contro l'aumento dei pedaggi', and 'Monitoraggio della plastica nel Santuario dei cetacei'. There are also several small photos and portraits of people.

The advertisement features a woman's face on the left with the text 'NOVITÀ La prova è GRATIS! I GIOVANI, OGGI.' On the right, it says 'IL MONDO È CAMBIATO E NOI ABBIAMO CAMBIATO IL MONDO DEGLI APPARECCHI ACUSTICI.' Below this, there are icons for 'Basta parlare', 'Economico, praticamente invisibile', 'Economico, qualitativo ed estetico', and 'Estensione durata con Bluetooth, tra altri dispositivi'. At the bottom, it says 'TROVA IL CENTRO ACUSTICO PIÙ VICINO A TE TRA I 180 DI AUDIONOVA.' and provides contact information: 'PROVA GRATIS CHIAMA SUBITO 800 189787' and 'AudioNova 5'. The website 'www.audionovaitalia.it/marvit' is also listed.

Nave armi:domani sciopero portuali Genova per fermare carico

Presidio dall' alba, già un mese fa stop imbarco su nave gemella

(ANSA) - GENOVA, 19 GIU - Filt Cgil, con il sostegno della Camera del lavoro di Genova, ha dichiarato domani uno sciopero dei **portuali** destinati al carico di materiale bellico sulla nave Bahri Jazan che all' alba attraccherà a Genova. L' obiettivo è fermare appunto l' imbarco dei generatori lasciati a terra il 20 maggio dalla 'gemella' Bahri Yambu dopo la protesta di **portuali** e pacifisti. Un presidio ci sarà già questo pomeriggio sotto palazzo San Giorgio organizzato dal Collettivo autonomo dei lavoratori **portuali**, che ha coordinato anche la protesta di un mese fa, e domattina a partire dalle 6 al varco Etiopia. "Pensiamo di poter dare un contributo al nascere di una discussione pubblica rispetto ad un problema grave come quello della guerra nello Yemen dove negli ultimi 3 anni e mezzo, il conflitto ha provocato oltre 10 mila morti e dove più di 22 milioni di persone si trovano in situazioni di estremo bisogno e dipendenti per la propria sopravvivenza dagli aiuti umanitari", affermano Filt Cgil e Camera del Lavoro in una nota.(ANSA).



Nave armi domani non carica i generatori

Non partiranno domani a bordo della 'nave delle armi', la Bahri Jazan, i quattro generatori destinati all' Arabia Saudita. Lo ha comunicato l' **autorità portuale** di Genova alla delegazione del Calp nel corso di un presidio a cui hanno partecipato diverse decine di persone per protestare contro l' arrivo nel porto di Genova del cargo saudita. "Siamo soddisfatti da questa comunicazione - ha detto un rappresentante del collettivo - ma domani monitoreremo che quanto ci è stato detto venga rispettato. Sappiamo che questo non risolve il problema delle armi anche se per la seconda volta il nostro pezzettino lo abbiamo fatto fermando un carico di armi". Il presidio indetto per domani alle 5 al varco Etiopia potrebbe essere annullato anche se resterà la vigilanza dei portuali affinché venga rispettato quanto comunicato. Al presidio di oggi c' erano tra gli altri partiti di sinistra, Usb, pacifisti, Amnesty International. La Cgil ha revocato lo sciopero e il presidio indetto per domani mattina: "Rimarcando l' importante passaggio segnato oggi - scrive il sindacato in una nota - rimarremo attenti a tutto ciò che avviene nel Porto di Genova e pronti a confrontarci con chiunque voglia essere parte attiva nel migliorare la nostra società".



Cgil: «Astensione per i lavoratori destinati al carico di materiale bellico sulla "Bahri Jazan"»

Genova - La Filt Cgil di Genova proclama l' astensione, per la giornata di giovedì 20 giugno, per i lavoratori destinati al carico di materiale bellico sulla motonave "Bahri Jazan" e un presidio a partire dalle 6 davanti a Ponte Etiopia. Documentazione - «La decisione è stata assunta a seguito di quanto accaduto dopo la protesta del 20 maggio in occasione dell' arrivo della Bahri Yanbu. Lo scenario che ha giustificato la protesta del maggio scorso è rimasto immutato e questo nonostante le rassicurazioni del produttore dei generatori, la Teknel al centro della vicenda, all' **Autorità di Sistema Portuale** e ai rappresentanti del Terminal GMT/CSM, nella riunione del 3 giugno - aggiunge - In quell' incontro, al quale hanno partecipato rappresentanti della Filt Cgil e della Camera del Lavoro, non è stato prodotto alcun accordo, ma un semplice verbale di incontro, che prendeva atto della documentazione presentata dalla stessa azienda produttrice e successivamente inoltrato alla Prefettura per ulteriori verifiche e valutazioni. Il verbale di riunione illustra come sia stato lo stesso produttore a fornire documentazione circa la destinazione ad uso civile del carico, poi smentito dalla classificazione di quel materiale come bellico». Sopravvivenza - «Per questi motivi è stata proclamata la mobilitazione del 20 giugno quando si riproporrà lo stesso problema sulla motonave Bahri Jazan - prosegue - In questo modo pensiamo di poter dare un contributo al nascere di una discussione pubblica rispetto ad un problema grave come quello della guerra nello Yemen dove negli ultimi 3 anni e mezzo, il conflitto ha provocato oltre 10 mila morti e dove più di 22 milioni di persone si trovano in situazioni di estremo bisogno e dipendenti per la propria sopravvivenza dagli aiuti umanitari - sottolinea la Filt Cgil - Nonostante i due ordini del giorno votati all' unanimità da Regione Liguria e Comune di Genova per sollecitare un intervento nazionale, richiamando la legge 185 del 1990, la posizione comune 2008/944/PESC del consiglio dell' Unione Europea, la risoluzione del 3/10/2018 del Parlamento Europeo dove si parla di crimini di guerra, di continue violenze su quel territorio e di attacchi nei confronti della popolazione, ancora oggi dal nostro Governo non si percepisce alcuna volontà di vietare i traffici di armi verso quei territori, come peraltro avvenuto da parte di altri Stati europei». Partecipazione - «Il mondo del lavoro richiama la politica tutta, il parlamento ed il Governo, ad attivarsi per fermare quanto sta avvenendo nel dimenticatoio territorio Yemenita dove giornalmente si segnalano gravi violazioni al diritto internazionale. Invitiamo sin d' ora i lavoratori fuori dal servizio e la popolazione a partecipare chiedendo nel contempo a tutte le forze politiche l' appoggio e la condivisione espressa alle nostre ragioni negli ordini del giorno approvati in Comune e in Regione», conclude.



Porto, materiale bellico sulla "Bahri Jazan": stop da parte dei lavoratori

Genova - La Filt Cgil di Genova e la Camera del Lavoro proclamano l'astensione, per la giornata di giovedì 20 giugno, per i lavoratori destinati al carico di materiale bellico sulla motonave "Bahri Jazan" e un presidio a partire dalle 6 davanti a Ponte Etiopia. Documentazione - «La decisione è stata assunta a seguito di quanto accaduto dopo la protesta del 20 maggio in occasione dell' arrivo della Bahri Yanbu. Lo scenario che ha giustificato la protesta del maggio scorso è rimasto immutato e questo nonostante le rassicurazioni del produttore dei generatori, la Teknel al centro della vicenda, all' **Autorità** di **Sistema Portuale** e ai rappresentanti del Terminal GMT/CSM, nella riunione del 3 giugno - aggiungono - In quell' incontro, al quale hanno partecipato rappresentanti della Filt Cgil e della Camera del Lavoro, non è stato prodotto alcun accordo, ma un semplice verbale di incontro, che prendeva atto della documentazione presentata dalla stessa azienda produttrice e successivamente inoltrato alla Prefettura per ulteriori verifiche e valutazioni. Il verbale di riunione illustra come sia stato lo stesso produttore a fornire documentazione circa la destinazione ad uso civile del carico, poi smentito dalla classificazione di quel materiale come bellico».

Sopravvivenza - «Per questi motivi è stata proclamata la mobilitazione del 20 giugno quando si riproporrà lo stesso problema sulla motonave Bahri Jazan - proseguono - In questo modo pensiamo di poter dare un contributo al nascere di una discussione pubblica rispetto ad un problema grave come quello della guerra nello Yemen dove negli ultimi 3 anni e mezzo, il conflitto ha provocato oltre 10 mila morti e dove più di 22 milioni di persone si trovano in situazioni di estremo bisogno e dipendenti per la propria sopravvivenza dagli aiuti umanitari - sottolinea la Filt Cgil - Nonostante i due ordini del giorno votati all' unanimità da Regione Liguria e Comune di Genova per sollecitare un intervento nazionale, richiamando la legge 185 del 1990, la posizione comune 2008/944/PESC del consiglio dell' Unione Europea, la risoluzione del 3/10/2018 del Parlamento Europeo dove si parla di crimini di guerra, di continue violenze su quel territorio e di attacchi nei confronti della popolazione, ancora oggi dal nostro Governo non si percepisce alcuna volontà di vietare i traffici di armi verso quei territori, come peraltro avvenuto da parte di altri Stati europei».

Partecipazione - «Il mondo del lavoro richiama la politica tutta, il parlamento ed il Governo, ad attivarsi per fermare quanto sta avvenendo nel dimenticato territorio Yemenita dove giornalmente si segnalano gravi violazioni al diritto internazionale. Invitiamo sin d' ora i lavoratori fuori dal servizio e la popolazione a partecipare chiedendo nel contempo a tutte le forze politiche l' appoggio e la condivisione espressa alle nostre ragioni negli ordini del giorno approvati in Comune e in Regione», concludono.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Armi, domani sciopero dei portuali a Genova

GIORGIO CAROZZI

Genova - La Filt Cgil, con il sostegno della Camera del lavoro di Genova, ha dichiarato domani uno sciopero dei portuali di Genova per fermare il carico di materiale bellico sulla nave "Bahri Jazan" che attraccherà all'alba al Genoa Metal Terminal, per caricare i generatori lasciati a terra il 20 maggio dalla gemella "Bahri Yambu" dopo la protesta di portuali e pacifisti. L'obiettivo è appunto quello di impedire che sia imbarcato sulla nave materiale bellico, risultante dalla documentazione diffusa dall'Osservatorio permanente sulle Armi leggere e le Politiche di sicurezza. Per l'arrivo della «nave delle armi» diretta in Arabia Saudita è stato indetto un presidio già questo pomeriggio sotto palazzo San Giorgio a partire dalle 17.00 da parte del collettivo autonomo dei lavoratori portuali, e soprattutto un presidio è stato indetto da portuali e pacifisti per domattina a partire dalle 07.00 al varco Etiopia.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Nave delle armi, Toti contro la Cgil: «Basta autolesionismo»

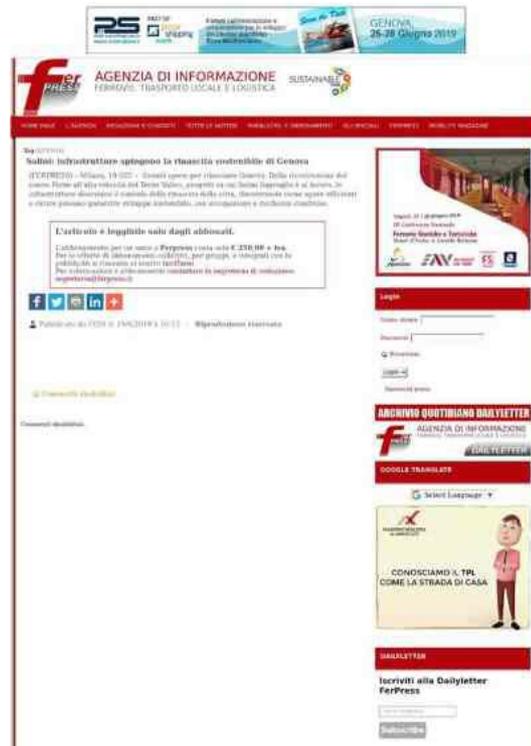
GIORGIO CAROZZI

Genova - «Ancora presidii e scioperi contro l' approdo di una nave che deve caricare a Genova generatori diretti in Arabia Saudita e, forse, destinati all' esercito. Ma i sindacati non dovrebbero tutelare i lavoratori italiani, quelli del porto (che deve competere con gli altri scali europei per non perdere traffico e occupazione) e quelli delle molte fabbriche presenti nella nostra Regione?». Così il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti stamani via Facebook attacca l' annunciata protesta della Filt Cgil contro l' approdo nel porto di Genova del cargo Bahri Jazan per caricare i generatori elettrici lasciati a terra il 20 maggio scorso dalla 'gemellà Bahri Yambu dopo la protesta di **portuali** e pacifisti. «Non è assurdo che qualcuno voglia che dai nostri porti non si imbarchino questi prodotti, mentre in Liguria (e per fortuna) molte migliaia di persone lavorano per Fincantieri che fa navi militari e sommergibili, per Leonardo che fa radar e missili, per Oto Melara che fa cannoni navali e mezzi blindati, per Piaggio che tutti speriamo sviluppi presto droni militari? - commenta Toti - Tutto ciò, sul nostro territorio, dà lavoro a tante persone e così facendo, prima o poi, ci sarà chi deciderà di rivolgersi altrove, molti rischieranno il lavoro e il nostro porto sarà meno competitivo. Basta autolesionismo, basta strumentalizzazioni politiche e soprattutto basta ipocrisia»



Salini: infrastrutture spingono la rinascita sostenibile di Genova

(FERPRESS) - Milano, 19 GIU - Grandi opere per rilanciare Genova. Dalla ricostruzione del nuovo Ponte all' alta velocità del Terzo Valico, progetti su cui Salini Impregilo è al lavoro, le infrastrutture diventano il simbolo della rinascita della città, dimostrando come opere efficienti e sicure possano garantire sviluppo sostenibile, con occupazione e ricchezza condivisa. "Fare sviluppo sostenibile significa avere una visione di lungo periodo, e nel settore delle infrastrutture questo approccio non è solamente auspicabile ma necessario", ha dichiarato Pietro Salini, Amministratore Delegato Salini Impregilo, intervenendo al Simposio "Sviluppo sostenibile, economia circolare, infrastrutture e tutela del territorio", organizzato dalla Fondazione Sorella Natura e svoltosi oggi a Genova. Presenti al convegno, tra gli altri, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente della Regione Giovanni Toti e il presidente e l' amministratore di Pergenova, Alberto Maestrini e Nicola Meistro. "In questi giorni - ha proseguito Salini - stiamo dando vita ad un grande progetto industriale di scala nazionale che porge lo sguardo verso il futuro del Paese, cercando di salvaguardare l' occupazione, rafforzare gli investimenti in salute e sicurezza e per la formazione dei giovani, consolidando lo sviluppo del nostro settore. Così come stiamo facendo a Genova, con opere che puntano a garantire nel futuro il suo ruolo di grande hub portuale e commerciale europeo". Fondamentale nell' area è il Terzo Valico dei Giovi, uno dei progetti di mobilità sostenibile prioritari per il completamento della TEN-T, la rete dei corridoi ferroviari in via di costruzione in Europa. "Genova - ha proseguito Salini - è nuovamente faro della civiltà del Paese perché dimostra che, se ci si crede e si collabora, tutto si può fare. Mettendo sempre al centro il tema del lavoro". Le grandi opere rappresentano infatti un volano di sviluppo di cui sono un esempio i cantieri del Terzo Valico e del nuovo Ponte sul Polcevera, in cui a regime saranno occupate 6.000 persone, che potranno arrivare a 7.000 con il nodo ferroviario, con un sostegno ad oltre 25.000 persone se si considerano i nuclei familiari. Ed è proprio l' idea di sviluppo sostenibile tra i concetti fondanti del Progetto Italia, l' operazione industriale lanciata da Salini Impregilo che punta a stimolare crescita nel lungo periodo, secondo criteri di sostenibilità sociale ed ambientale, creando un grande player competitivo in Italia e all' estero che spinga l' occupazione diretta e della filiera delle piccole imprese che danno lavoro sui territori.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

I vaporetto tornano a navigare nel Golfo Nuovi collegamenti per i borghi più belli

Alessandra Zammarchi LA **SPEZIA** Nuovo collegamento fra La **Spezia**, **Porto Venere** e Lerici e nuova imbarcazione che, non a caso, prende il nome del Comune dell' estremo levante del Golfo dei Poeti: Lerici appunto. È iniziata con molte novità la stagione 2019 della cooperativa marittima Na vigazione Golfo dei Poeti. Prezzi agevolati per i residenti nella provincia della **Spezia**, visibili all' imbarco e nelle biglietterie. Dallo scorso sabato è attiva una nuova linea che unisce **Porto Venere**, La **Spezia**, Lerici e Tellaro. Sarà anche possibile effettuare il giro delle tre isole, ovvero Palmaria, Tino e Tinetto. I collegamenti resteranno attivi sino al 15 settembre. Sarà possibile imbarcarsi, indifferentemente, dalla **Spezia**, **Porto Venere**, Lerici e Tellaro e raggiungere ciascuno dei borghi del golfo. Sono previste cinque corse giornaliere. Oltre a questa rotta, è stata messa a disposizione dell' utenza anche una nuova motonave, denominata Lerici e inaugurata domenica pomeriggio alla presenza del governatore della Liguria Giovanni Toti, del sindaco spezzino Pierluigi Peracchini e del collega di Lerici Leonardo Paoletti, lungo la passeggiata Morin, nel capoluogo. Presenti anche i vertici di Confartigianato, associazione a cui è iscritta la cooperativa, con il direttore Giuseppe Menchelli. Il battello Lerici è lungo 34 metri, largo 7,3 e ha una stazza di 49 tonnellate; è in grado di portare 460 passeggeri e di arrivare a una capienza di 593 nella navigazione locale. I motori in dotazione sono due, da 1.650 cavalli a vapore. «Questa imbarcazione sarà usata su tutte le linee offerte dalla cooperativa, quindi Golfo dei Poeti, Cinque Terre, Tigullio e Versilia», ha spiegato Menchelli ammirando la nuova imbarcazione. «Abbiamo deciso di aggiungere una rotta, che collegasse **Spezia**, **Porto Venere** e Lerici, su richiesta dei sindaci interessati, è stato poi inserito anche il borgo di Tellaro, sempre su proposta del primo cittadino, per farlo conoscere meglio - spiega il presidente della cooperativa Enrico Moggia - ci fa piacere offrire nuovi servizi, sperando che con l' afflusso di turisti i viaggi verso Lerici entrino a pieno regime. Purtroppo in precedenza non è stato così. Per quanto riguarda nuova nave Lerici, è la versione migliorata della gemella Levante, progettata per soddisfare le nostre esigenze e quelle dei clienti, è realizzata per offrire il massimo comfort ai viaggiatori, ma anche affidabilità e sicurezza».



Tante domande con un'unica risposta

LA SPEZIA (solo prenotabili): 0586/200001 - 0586/200002 - 0586/200003 - 0586/200004 - 0586/200005 - 0586/200006 - 0586/200007 - 0586/200008 - 0586/200009 - 0586/200010 - 0586/200011 - 0586/200012 - 0586/200013 - 0586/200014 - 0586/200015 - 0586/200016 - 0586/200017 - 0586/200018 - 0586/200019 - 0586/200020 - 0586/200021 - 0586/200022 - 0586/200023 - 0586/200024 - 0586/200025 - 0586/200026 - 0586/200027 - 0586/200028 - 0586/200029 - 0586/200030 - 0586/200031 - 0586/200032 - 0586/200033 - 0586/200034 - 0586/200035 - 0586/200036 - 0586/200037 - 0586/200038 - 0586/200039 - 0586/200040 - 0586/200041 - 0586/200042 - 0586/200043 - 0586/200044 - 0586/200045 - 0586/200046 - 0586/200047 - 0586/200048 - 0586/200049 - 0586/200050 - 0586/200051 - 0586/200052 - 0586/200053 - 0586/200054 - 0586/200055 - 0586/200056 - 0586/200057 - 0586/200058 - 0586/200059 - 0586/200060 - 0586/200061 - 0586/200062 - 0586/200063 - 0586/200064 - 0586/200065 - 0586/200066 - 0586/200067 - 0586/200068 - 0586/200069 - 0586/200070 - 0586/200071 - 0586/200072 - 0586/200073 - 0586/200074 - 0586/200075 - 0586/200076 - 0586/200077 - 0586/200078 - 0586/200079 - 0586/200080 - 0586/200081 - 0586/200082 - 0586/200083 - 0586/200084 - 0586/200085 - 0586/200086 - 0586/200087 - 0586/200088 - 0586/200089 - 0586/200090 - 0586/200091 - 0586/200092 - 0586/200093 - 0586/200094 - 0586/200095 - 0586/200096 - 0586/200097 - 0586/200098 - 0586/200099 - 0586/200100 - 0586/200101 - 0586/200102 - 0586/200103 - 0586/200104 - 0586/200105 - 0586/200106 - 0586/200107 - 0586/200108 - 0586/200109 - 0586/200110 - 0586/200111 - 0586/200112 - 0586/200113 - 0586/200114 - 0586/200115 - 0586/200116 - 0586/200117 - 0586/200118 - 0586/200119 - 0586/200120 - 0586/200121 - 0586/200122 - 0586/200123 - 0586/200124 - 0586/200125 - 0586/200126 - 0586/200127 - 0586/200128 - 0586/200129 - 0586/200130 - 0586/200131 - 0586/200132 - 0586/200133 - 0586/200134 - 0586/200135 - 0586/200136 - 0586/200137 - 0586/200138 - 0586/200139 - 0586/200140 - 0586/200141 - 0586/200142 - 0586/200143 - 0586/200144 - 0586/200145 - 0586/200146 - 0586/200147 - 0586/200148 - 0586/200149 - 0586/200150 - 0586/200151 - 0586/200152 - 0586/200153 - 0586/200154 - 0586/200155 - 0586/200156 - 0586/200157 - 0586/200158 - 0586/200159 - 0586/200160 - 0586/200161 - 0586/200162 - 0586/200163 - 0586/200164 - 0586/200165 - 0586/200166 - 0586/200167 - 0586/200168 - 0586/200169 - 0586/200170 - 0586/200171 - 0586/200172 - 0586/200173 - 0586/200174 - 0586/200175 - 0586/200176 - 0586/200177 - 0586/200178 - 0586/200179 - 0586/200180 - 0586/200181 - 0586/200182 - 0586/200183 - 0586/200184 - 0586/200185 - 0586/200186 - 0586/200187 - 0586/200188 - 0586/200189 - 0586/200190 - 0586/200191 - 0586/200192 - 0586/200193 - 0586/200194 - 0586/200195 - 0586/200196 - 0586/200197 - 0586/200198 - 0586/200199 - 0586/200200 - 0586/200201 - 0586/200202 - 0586/200203 - 0586/200204 - 0586/200205 - 0586/200206 - 0586/200207 - 0586/200208 - 0586/200209 - 0586/200210 - 0586/200211 - 0586/200212 - 0586/200213 - 0586/200214 - 0586/200215 - 0586/200216 - 0586/200217 - 0586/200218 - 0586/200219 - 0586/200220 - 0586/200221 - 0586/200222 - 0586/200223 - 0586/200224 - 0586/200225 - 0586/200226 - 0586/200227 - 0586/200228 - 0586/200229 - 0586/200230 - 0586/200231 - 0586/200232 - 0586/200233 - 0586/200234 - 0586/200235 - 0586/200236 - 0586/200237 - 0586/200238 - 0586/200239 - 0586/200240 - 0586/200241 - 0586/200242 - 0586/200243 - 0586/200244 - 0586/200245 - 0586/200246 - 0586/200247 - 0586/200248 - 0586/200249 - 0586/200250 - 0586/200251 - 0586/200252 - 0586/200253 - 0586/200254 - 0586/200255 - 0586/200256 - 0586/200257 - 0586/200258 - 0586/200259 - 0586/200260 - 0586/200261 - 0586/200262 - 0586/200263 - 0586/200264 - 0586/200265 - 0586/200266 - 0586/200267 - 0586/200268 - 0586/200269 - 0586/200270 - 0586/200271 - 0586/200272 - 0586/200273 - 0586/200274 - 0586/200275 - 0586/200276 - 0586/200277 - 0586/200278 - 0586/200279 - 0586/200280 - 0586/200281 - 0586/200282 - 0586/200283 - 0586/200284 - 0586/200285 - 0586/200286 - 0586/200287 - 0586/200288 - 0586/200289 - 0586/200290 - 0586/200291 - 0586/200292 - 0586/200293 - 0586/200294 - 0586/200295 - 0586/200296 - 0586/200297 - 0586/200298 - 0586/200299 - 0586/200300 - 0586/200301 - 0586/200302 - 0586/200303 - 0586/200304 - 0586/200305 - 0586/200306 - 0586/200307 - 0586/200308 - 0586/200309 - 0586/200310 - 0586/200311 - 0586/200312 - 0586/200313 - 0586/200314 - 0586/200315 - 0586/200316 - 0586/200317 - 0586/200318 - 0586/200319 - 0586/200320 - 0586/200321 - 0586/200322 - 0586/200323 - 0586/200324 - 0586/200325 - 0586/200326 - 0586/200327 - 0586/200328 - 0586/200329 - 0586/200330 - 0586/200331 - 0586/200332 - 0586/200333 - 0586/200334 - 0586/200335 - 0586/200336 - 0586/200337 - 0586/200338 - 0586/200339 - 0586/200340 - 0586/200341 - 0586/200342 - 0586/200343 - 0586/200344 - 0586/200345 - 0586/200346 - 0586/200347 - 0586/200348 - 0586/200349 - 0586/200350 - 0586/200351 - 0586/200352 - 0586/200353 - 0586/200354 - 0586/200355 - 0586/200356 - 0586/200357 - 0586/200358 - 0586/200359 - 0586/200360 - 0586/200361 - 0586/200362 - 0586/200363 - 0586/200364 - 0586/200365 - 0586/200366 - 0586/200367 - 0586/200368 - 0586/200369 - 0586/200370 - 0586/200371 - 0586/200372 - 0586/200373 - 0586/200374 - 0586/200375 - 0586/200376 - 0586/200377 - 0586/200378 - 0586/200379 - 0586/200380 - 0586/200381 - 0586/200382 - 0586/200383 - 0586/200384 - 0586/200385 - 0586/200386 - 0586/200387 - 0586/200388 - 0586/200389 - 0586/200390 - 0586/200391 - 0586/200392 - 0586/200393 - 0586/200394 - 0586/200395 - 0586/200396 - 0586/200397 - 0586/200398 - 0586/200399 - 0586/200400 - 0586/200401 - 0586/200402 - 0586/200403 - 0586/200404 - 0586/200405 - 0586/200406 - 0586/200407 - 0586/200408 - 0586/200409 - 0586/200410 - 0586/200411 - 0586/200412 - 0586/200413 - 0586/200414 - 0586/200415 - 0586/200416 - 0586/200417 - 0586/200418 - 0586/200419 - 0586/200420 - 0586/200421 - 0586/200422 - 0586/200423 - 0586/200424 - 0586/200425 - 0586/200426 - 0586/200427 - 0586/200428 - 0586/200429 - 0586/200430 - 0586/200431 - 0586/200432 - 0586/200433 - 0586/200434 - 0586/200435 - 0586/200436 - 0586/200437 - 0586/200438 - 0586/200439 - 0586/200440 - 0586/200441 - 0586/200442 - 0586/200443 - 0586/200444 - 0586/200445 - 0586/200446 - 0586/200447 - 0586/200448 - 0586/200449 - 0586/200450 - 0586/200451 - 0586/200452 - 0586/200453 - 0586/200454 - 0586/200455 - 0586/200456 - 0586/200457 - 0586/200458 - 0586/200459 - 0586/200460 - 0586/200461 - 0586/200462 - 0586/200463 - 0586/200464 - 0586/200465 - 0586/200466 - 0586/200467 - 0586/200468 - 0586/200469 - 0586/200470 - 0586/200471 - 0586/200472 - 0586/200473 - 0586/200474 - 0586/200475 - 0586/200476 - 0586/200477 - 0586/200478 - 0586/200479 - 0586/200480 - 0586/200481 - 0586/200482 - 0586/200483 - 0586/200484 - 0586/200485 - 0586/200486 - 0586/200487 - 0586/200488 - 0586/200489 - 0586/200490 - 0586/200491 - 0586/200492 - 0586/200493 - 0586/200494 - 0586/200495 - 0586/200496 - 0586/200497 - 0586/200498 - 0586/200499 - 0586/200500 - 0586/200501 - 0586/200502 - 0586/200503 - 0586/200504 - 0586/200505 - 0586/200506 - 0586/200507 - 0586/200508 - 0586/200509 - 0586/200510 - 0586/200511 - 0586/200512 - 0586/200513 - 0586/200514 - 0586/200515 - 0586/200516 - 0586/200517 - 0586/200518 - 0586/200519 - 0586/200520 - 0586/200521 - 0586/200522 - 0586/200523 - 0586/200524 - 0586/200525 - 0586/200526 - 0586/200527 - 0586/200528 - 0586/200529 - 0586/200530 - 0586/200531 - 0586/200532 - 0586/200533 - 0586/200534 - 0586/200535 - 0586/200536 - 0586/200537 - 0586/200538 - 0586/200539 - 0586/200540 - 0586/200541 - 0586/200542 - 0586/200543 - 0586/200544 - 0586/200545 - 0586/200546 - 0586/200547 - 0586/200548 - 0586/200549 - 0586/200550 - 0586/200551 - 0586/200552 - 0586/200553 - 0586/200554 - 0586/200555 - 0586/200556 - 0586/200557 - 0586/200558 - 0586/200559 - 0586/200560 - 0586/200561 - 0586/200562 - 0586/200563 - 0586/200564 - 0586/200565 - 0586/200566 - 0586/200567 - 0586/200568 - 0586/200569 - 0586/200570 - 0586/200571 - 0586/200572 - 0586/200573 - 0586/200574 - 0586/200575 - 0586/200576 - 0586/200577 - 0586/200578 - 0586/200579 - 0586/200580 - 0586/200581 - 0586/200582 - 0586/200583 - 0586/200584 - 0586/200585 - 0586/200586 - 0586/200587 - 0586/200588 - 0586/200589 - 0586/200590 - 0586/200591 - 0586/200592 - 0586/200593 - 0586/200594 - 0586/200595 - 0586/200596 - 0586/200597 - 0586/200598 - 0586/200599 - 0586/200600 - 0586/200601 - 0586/200602 - 0586/200603 - 0586/200604 - 0586/200605 - 0586/200606 - 0586/200607 - 0586/200608 - 0586/200609 - 0586/200610 - 0586/200611 - 0586/200612 - 0586/200613 - 0586/200614 - 0586/200615 - 0586/200616 - 0586/200617 - 0586/200618 - 0586/200619 - 0586/200620 - 0586/200621 - 0586/200622 - 0586/200623 - 0586/200624 - 0586/200625 - 0586/200626 - 0586/200627 - 0586/200628 - 0586/200629 - 0586/200630 - 0586/200631 - 0586/200632 - 0586/200633 - 0586/200634 - 0586/200635 - 0586/200636 - 0586/200637 - 0586/200638 - 0586/200639 - 0586/200640 - 0586/200641 - 0586/200642 - 0586/200643 - 0586/200644 - 0586/200645 - 0586/200646 - 0586/200647 - 0586/200648 - 0586/200649 - 0586/200650 - 0586/200651 - 0586/200652 - 0586/200653 - 0586/200654 - 0586/200655 - 0586/200656 - 0586/200657 - 0586/200658 - 0586/200659 - 0586/200660 - 0586/200661 - 0586/200662 - 0586/200663 - 0586/200664 - 0586/200665 - 0586/200666 - 0586/200667 - 0586/200668 - 0586/200669 - 0586/200670 - 0586/200671 - 0586/200672 - 0586/200673 - 0586/200674 - 0586/200675 - 0586/200676 - 0586/200677 - 0586/200678 - 0586/200679 - 0586/200680 - 0586/200681 - 0586/200682 - 0586/200683 - 0586/200684 - 0586/200685 - 0586/200686 - 0586/200687 - 0586/200688 - 0586/200689 - 0586/200690 - 0586/200691 - 0586/200692 - 0586/200693 - 0586/200694 - 0586/200695 - 0586/200696 - 0586/200697 - 0586/200698 - 0586/200699 - 0586/200700 - 0586/200701 - 0586/200702 - 0586/200703 - 0586/200704 - 0586/200705 - 0586/200706 - 0586/200707 - 0586/200708 - 0586/200709 - 0586/200710 - 0586/200711 - 0586/200712 - 0586/200713 - 0586/200714 - 0586/200715 - 0586/200716 - 0586/200717 - 0586/200718 - 0586/200719 - 0586/200720 - 0586/200721 - 0586/200722 - 0586/200723 - 0586/200724 - 0586/200725 - 0586/200726 - 0586/200727 - 0586/200728 - 0586/200729 - 0586/200730 - 0586/200731 - 0586/200732 - 0586/200733 - 0586/200734 - 0586/200735 - 0586/200736 - 0586/200737 - 0586/200738 - 0586/200739 - 0586/200740 - 0586/200741 - 0586/200742 - 0586/200743 - 0586/200744 - 0586/200745 - 0586/200746 - 0586/200747 - 0586/200748 - 0586/200749 - 0586/200750 - 0586/200751 - 0586/200752 - 0586/200753 - 0586/200754 - 0586/200755 - 0586/200756 - 0586/200757 - 0586/200758 - 0586/200759 - 0586/200760 - 0586/200761 - 0586/200762 - 0586/200763 - 0586/200764 - 0586/200765 - 0586/200766 - 0586/200767 - 0586/200768 - 0586/200769 - 0586/200770 - 0586/200771 - 0586/200772 - 0586/200773 - 0586/200774 - 0586/200775 - 0586/200776 - 0586/200777 - 0586/200778 - 0586/200779 - 0586/200780 - 0586/200781 - 0586/200782 - 0586/200783 - 0586/200784 - 0586/200785 - 0586/200786 - 0586/200787 - 0586/200788 - 0586/200789 - 0586/200790 - 0586/200791 - 0586/200792 - 0586/200793 - 0586/200794 - 0586/200795 - 0586/200796 - 0586/200797 - 0586/200798 - 0586/200799 - 0586/200800 - 0586/200801 - 0586/200802 - 0586/200803 - 0586/200804 - 0586/200805 - 0586/200806 - 0586/200807 - 0586/200808 - 0586/200809 - 0586/200810 - 0586/200811 - 0586/200812 - 0586/200813 - 0586/200814 - 0586/200815 - 0586/200816 - 0586/200817 - 0586/200818 - 0586/200819 - 0586/200820 - 0586/200821 - 0586/200822 - 0586/200823 - 0586/200824 - 0586/200825 - 0586/200826 - 0586/200827 - 0586/200828 - 0586/200829 - 0586/200830 - 0586/200831 - 0586/200832 - 0586/200833 - 0586/200834 - 0586/200835 - 0586/200836 - 0586/200837 - 0586/200838 - 0586/200839 - 0586/200840 - 0586/200841 - 0586/200842 - 0586/200843 - 0586/200844 - 0586/200845 - 0586/200846 - 0586/200847 - 0586/200848 - 0586/200849 - 0586/200850 - 0586/200851 - 0586/200852 - 0586/200853 - 0586/200854 - 0586/200855 - 0586/200856 - 0586/200857 - 0586/200858 - 0586/200859 - 0586/200860 - 0586/200861 - 0586/200862 - 0586/200863 - 0586/200864 - 0586/200865 - 0586/200866 - 0586/200867 - 0586/200868 - 0586/200869 - 0586/200870 - 0586/200871 - 0586/200872 - 0586/20

Prigionieri del cantiere E intanto le attività patiscono per i ritardi

Canaletto: polveri sottili e chiasso a tutte le ore

- LA SPEZIA - «VOGLIONO diminuire l' inquinamento acustico, ma nel frattempo ci fanno 'morire' di rumore». A parlare sono i commercianti del Canaletto vicini ai cantieri su viale San Bartolomeo, aperti mesi fa per dare inizio ai lavori necessari a disporre le barriere fonoassorbenti tra **porto** e quartiere, costretti quotidianamente a fare i conti con polveri, rumori e un cambio di viabilità 'indigesto'. «Mi sono lamentata per la mobilità - dice Elisabetta Goldin da via Giulio della Torre - ma dal Comune mi è stato risposto che la gente può raggiungere il parcheggio dell' Unieuro, dove ci sono tanti posti... Insomma, chi ha intenzione di comprare da noi dovrebbe lasciare la macchina molto lontano dai negozi e poi raggiungerci a piedi». A farle eco è Luca Valenti, che parla ancora una volta dei disagi alla viabilità che interessano l' incrocio tra viale San Bartolomeo e via Giulio Della Torre. «Io ho un' edicola e apro una domenica sì e l' altra no. Tutte e due le volte che ero di turno a giugno, il tratto di viale San Bartolomeo compreso tra corso Nazionale e via Palmaria è rimasto chiuso al traffico. E chi voleva raggiungere Lerici dal centro città era costretto a fare il raccordo, mentre chi veniva in direzione opposta veniva indirizzato su via Palmaria». Un itinerario che, stando ai racconti dei commercianti, penalizza chi vorrebbe svolgere con serenità il proprio lavoro ma in cuor suo sente di aver perso visibilità da quando la strada è interdetta a parte di traffico. Ma dopo aver stretto i denti per diversi mesi, imbottigliandosi nel traffico e senza trovar pace tra le quattro mura domestiche, qual è il parere della gente sugli effetti delle barriere fonoassorbenti già montate? L' inquinamento acustico è effettivamente diminuito? «Abito al secondo piano e non è cambiato niente rispetto a prima: i rumori li sentiamo ancora. E ai piani alti sarà ancora peggio» racconta **Ciro Palombo**. L' impatto visivo delle barriere, invece, sembra interessare poco. «È più bello ora rispetto a prima» continua, **Ciro**. «L' importante è che le barriere funzionino» sottolinea **Roberto Paita**, ex residente del quartiere. Un altro spinoso 'nodo' riguarda odori e polveri, in continuo arrivo dal **porto**, che nel periodo estivo continuano a condizionare le abitudini della gente. «In presenza delle navi da crociera, ora che le finestre di casa restano aperte, sentiamo un forte odore di nafta - dice **Alessandra Maggiani** -. La puzza non arriva ogni giorno, solo quando il vento tira in direzione dei palazzi. Poi c' è la questione delle polveri, dell' inquinamento. Ultimamente sul terrazzo vedo sempre più sporco». Mentre tanti, tantissimi residenti e commercianti continuano a 'battersi' per i problemi legati ai cantieri e al **porto**, dall' altra c' è chi non dimentica di puntare l' attenzione su interventi più piccoli che, come dice **Marco Pistone**, «rischiano di passare in secondo piano. Tra questi, la pulizia delle strade e la regolare rimozione della spazzatura». **Giulia Tonelli**.

2 PRIMO PIANO LA SPEZIA
FRONTE DEL PORTO

«Odore di nafta dalle navi da crociera»
Una residente, Alessandra Maggiani, si lamenta anche per i rumori, ed è preoccupata dalla mobilità del quartiere.

Adriano VESANI
«Alcune di noi, da un mese, ci sono stati a casa, perché le finestre di casa restano aperte, sentiamo un forte odore di nafta. Poi ci sono le polveri».

Ciro PALOMBO
«Non è cambiato niente con il cantiere: i rumori sono ancora lì, e ai piani alti sarà ancora peggio».

Elisabetta GOLDIN
«Mi sono lamentata per la mobilità, ma dal Comune mi è stato risposto che la gente può raggiungere il parcheggio dell' Unieuro, dove ci sono tanti posti...».

Prigionieri del cantiere E intanto le attività patiscono per i ritardi
Canaletto: polveri sottili e chiasso a tutte le ore

HA FUNZIONANO?
Maestro di cantieri, Roberto Paita, dice che le barriere fonoassorbenti sono in funzione, ma che il cantiere è ancora aperto.

«Non scordiamo decoro urbano e spazzatura»
Marco Pistone, ex residente del quartiere, dice che il cantiere è ancora aperto e che la pulizia delle strade è un problema.

«Buche da schivare senza mollare il volante»
Abitanti del quartiere, come Roberto Paita, dicono che il cantiere è ancora aperto e che la pulizia delle strade è un problema.

Barriere anti-rumore I lavori vanno a rilento E tutto tace sui binari

Il diktat salva -platani 'zavorra' la demolizione del muro

- LA SPEZIA - LA DEADLINE fissata ad aprile dall' Authority recitava più o meno così: «Entro la fine dell' estate». A vedere però la situazione lungo viale San Bartolomeo, difficilmente gli abitanti del Canaletto e di Fossamastra vedranno completate per settembre le barriere fonoassorbenti create per ridurre al massimo i rumori che provengono dalle aree portuali. Una storia travagliata, quella dell' appalto assegnato nell' aprile 2018 dall' ente di via del Molo per 3,7 milioni di euro, a partire da alcuni errori di valutazione circa la consistenza delle murature esistenti: in alcuni tratti, è bastato qualche colpo di martello pneumatico per capire che non c' erano armature. UNA circostanza sufficiente per far scattare una prima variante progettuale al fine di realizzare una serie di micropali in grado di sostenere muri e pannelli. Un primo problema che ne ha immediatamente generato un secondo: i pali di rinforzo ipotizzati nella variante progettuale mal si conciliano con le radici del filare di platani che fa da 'muro' tra la città e il porto. Il fatto ha costretto l' Autorità di sistema portuale a intervenire nuovamente, questa volta per assoldare una ditta specializzata in grado di 'scoprire', senza danneggiarle, le radici degli alberi, così da favorire i lavori per la creazione dei micropali. Una mossa, questa, dettata anche dal diktat del tavolo del verde attivo a Palazzo civico, che ha imposto il divieto di abbattimenti (salvo in caso di alberi malati) diversamente da quanto prospettato sin dall' inizio, dato che nel progetto iniziale era prevista la possibilità di abbattere gli alberi qualora questi avessero interferito con la realizzazione del progetto. Un lavoro che pare andare a rilento, sul quale pesa anche il capitolo viabilità, da conformare via via con l' evoluzione - e lo spostamento - del cantiere lungo il principale asse di levante della città. E DIRE, e questa è proprio una beffa, che non si tratta neppure di lavori definitivi. La realizzazione del muro di pannelli fonoassorbenti è infatti provvisoria: una volta realizzato lo spostamento del fascio di binari, le barriere saranno traslocate di una decina di metri verso il mare, andando a creare una vera e propria fascia di rispetto. Insomma, un doppio lavoro finalizzato anche a ridurre quelle che saranno le emissioni sonore causate dalle lavorazioni (rumorose) per lo spostamento del fascio di binari, cantiere del quale peraltro ancora non si vede traccia: la stessa presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale, **Carla Roncallo**, in un' intervista alla Nazione dello scorso aprile aveva dichiarato che «il cantiere ferroviario dovrebbe essere aperto all' inizio dell' estate e ci vorranno almeno un paio di anni per finirlo». L' estate è arrivata, ma del cantiere nessuna traccia. mat.mar.



IL VIADOTTO PULETO SULL' E45

Emergenza dimenticata

IL TRATTO dell' E 45 concernente il Viadotto Puleto è interdetto al traffico pesante fin da metà gennaio e sta provocando pesanti ripercussioni a merci e rotabili diretti al **porto di Ravenna**, nonostante le varie manifestazioni promosse a Bagno di Romagna e Pieve Santo Stefano da sei mesi questa vera e propria emergenza sembra caduta nel dimenticatoio degli organi di Governo e della stessa Regione che dovrebbe farsi sentire con forza e con tutte le ragioni di una Italia praticamente spezzata in due per quanto concerne la dorsale adriatica via gomma. Pur apprezzando le dichiarazioni del procuratore di Arezzo che ha fornito assicurazioni ai sindaci sull' imminente ripresa dei lavori, non posso non ricordare unitamente alle associazioni di categoria del settore trasporti con le quali abbiamo partecipato a varie iniziative, che questa ferita al traffico commerciale, al turismo e all' industria della Romagna ha raggiunto tempi di soluzione veramente inaccettabili e il **porto di Ravenna** ne sta pagando le conseguenze. Giannantonio Mingozi, Presidente Terminal Container **Ravenna**.

The collage displays several pages from the newspaper 'Il Resto del Carlino'. The top page features the '10 RAVENNA AGENDA' and 'VOCI AI LETTORI' sections. Below these are articles such as 'Lettere al Direttore' and 'I riti dei gladiatori del tennis'. The middle section contains 'FARMACIE' with a list of pharmacies and their addresses. A prominent article titled 'IL VIADOTTO PULETO SULL'E45 Emergenza dimenticata' is visible, which is the main subject of the page. Other articles include 'Candidati nei giovani', 'Combattenti per il bene', 'I problemi rimasti da chi li ha cresciuti', 'Noi Ravennati Quei coloratissimi ombrelli', and 'Tempo kefirare'. The bottom of the collage shows a 'Ravenna Agenda' box with dates and events, and a 'Ravenna' box with local news snippets.



E45, viadotto Puleto ancora chiuso ai mezzi pesanti: "Il porto ne paga le conseguenze"

Il tratto dell' E45 concernente il Viadotto Puleto è interdetto al traffico pesante fin da metà gennaio e sta provocando pesanti ripercussioni a merci e rotabili diretti al porto di Ravenna

Il tratto dell' E45 concernente il Viadotto Puleto è interdetto al traffico pesante fin da metà gennaio e sta provocando pesanti ripercussioni a merci e rotabili diretti al **porto di Ravenna**. A sollevare il problema è Giannantonio Mingozzi, presidente di Tcr, terminal container dello scalo ravennate. "Nonostante le varie manifestazioni promosse a Bagno di Romagna e Pieve Santo Stefano - spiega Mingozzi - da sei mesi questa vera e propria emergenza sembra caduta nel dimenticatoio degli organi di Governo e della stessa Regione, che dovrebbe farsi sentire con forza e con tutte le ragioni di una Italia praticamente spezzata in due per quanto concerne la dorsale adriatica via gomma. Pur apprezzando le dichiarazioni del Procuratore di Arezzo che martedì ha fornito assicurazioni ai sindaci sull' imminente ripresa dei lavori, non posso non ricordare unitamente alle associazioni di categoria del settore trasporti con le quali abbiamo partecipato a varie iniziative, che questa ferita al traffico commerciale, al turismo e all' industria della Romagna ha raggiunto tempi di soluzione veramente inaccettabili e il **porto di Ravenna** ne sta pagando le conseguenze". Per muoverti con i mezzi pubblici nella città di **Ravenna** usa la nostra Partner App gratuita !

RAVENNA TODAY Cronaca

E45, viadotto Puleto ancora chiuso ai mezzi pesanti: "Il porto ne paga le conseguenze"

Il tratto dell'E45 concernente il Viadotto Puleto è interdetto al traffico pesante fin da metà gennaio e sta provocando pesanti ripercussioni a merci e rotabili diretti al porto di Ravenna

Redazione 19 giugno 2019

I più letti di oggi

- 1. Perché il sistema sanitario è al limite: cosa sta succedendo?
- 2. "E' una alleanza necessaria" - intervista con il capo del "Comitato partigiani" in occasione della Festa
- 3. No lavoro di sabato e festività nei cantieri di lavori di trasporto pubblico
- 4. Delle "Mio Giovani Italiani" presentate le nuove versioni

unicef

E45. Mingozzi (TCR): "Viadotto Puleto ancora chiuso ai mezzi pesanti, il Porto paga le conseguenze"

Il tratto dell' E45 concernente il Viadotto Puleto è interdetto al traffico pesante fin da metà gennaio e sta provocando pesanti ripercussioni a merci e rotabili diretti al **porto** di **Ravenna**, afferma Giannantonio Mingozzi, presidente di TCR, terminal container dello scalo ravennate. **Ravenna-PageDetail728x90_320x50-1** "Nonostante le varie manifestazioni promosse a Bagno di Romagna e Pieve Santo Stefano da sei mesi questa vera e propria emergenza sembra caduta nel dimenticatoio degli organi di Governo e della stessa Regione - aggiunge Mingozzi - che dovrebbe farsi sentire con forza e con tutte le ragioni di una Italia praticamente spezzata in due per quanto concerne la dorsale adriatica via gomma". "Pur apprezzando le dichiarazioni del Procuratore di Arezzo - conclude - che ieri ha fornito assicurazioni ai sindaci sull' imminente ripresa dei lavori, aggiunge Mingozzi, non posso non ricordare unitamente alle associazioni di categoria del settore trasporti con le quali abbiamo partecipato a varie iniziative, che questa ferita al traffico commerciale, al turismo ed all' industria della Romagna ha raggiunto tempi di soluzione veramente inaccettabili ed il **porto** di **Ravenna** ne sta pagando le conseguenze".



Viadotto Puleto dell' E45 ancora chiuso ai mezzi pesanti. Il porto di Ravenna ne paga le conseguenze

"Il tratto dell' E 45 concernente il Viadotto Puleto è interdetto al traffico pesante fin da metà gennaio e sta provocando pesanti ripercussioni a merci e rotabili diretti al **porto di Ravenna**" - afferma Giannantonio Mingozzi, presidente di TCR , terminal container dello scalo ravennate - "nonostante le varie manifestazioni promosse a Bagno di Romagna e Pieve Santo Stefano da sei mesi questa vera e propria emergenza sembra caduta nel dimenticatoio degli organi di Governo e della stessa Regione che dovrebbe farsi sentire con forza e con tutte le ragioni di una Italia praticamente spezzata in due per quanto concerne la dorsale adriatica via gomma. Pur apprezzando le dichiarazioni del Procuratore di Arezzo che ieri ha fornito assicurazioni ai Sindaci sull' imminente ripresa dei lavori, aggiunge Mingozzi, non posso non ricordare unitamente alle associazioni di categoria del settore trasporti con le quali abbiamo partecipato a varie iniziative, che questa ferita al traffico commerciale, al turismo ed all' industria della Romagna ha raggiunto tempi di soluzione veramente inaccettabili ed il **porto di Ravenna** ne sta pagando le conseguenze".



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

accolte dall' assessore raggi e dalla consigliera paita accolte dall' assessore raggi e dalla consigliera paita

Ancora crocieristi in centro città, arrivati da Marina e dalla Spezia

CARRARA. Crociere, ancora visite in centro città. Il centro di Carrara torna a popolarsi di turisti grazie al doppio approdo ieri mattina al porto di Marina di Carrara (Marella Discovery2) e della Spezia (Symphony of the seas). In particolare, 54 crocieristi sbarcati nella città ligure, sono stati accompagnati alla scoperta del centro storico dallo staff di Endas Toscana Turismo, proprio come due settimane fa. Grazie alla collaborazione con l' Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale, Endas Toscana Turismo (l' operatore che gestisce anche i punti info a Carrara), tramite il proprio ramo commerciale ha venduto il pacchetto con la visita del centro di Carrara all' interno del terminal crocieristico di La Spezia. Ieri mattina i turisti sono stati accolti dall' assessore alle Politiche del Mare Andrea Raggi e dalla consigliera comunale Marzia Paita davanti all' Accademia di Belle Arti in concomitanza con il mercatino dei prodotti a chilometro zero "Campagna Amica" di Coldiretti: i due hanno accompagnato la comitiva per una parte del loro tour, attraverso piazza Mazzini, lungo via Loris Giorgi e con una tappa presso il simposio di scultura in Corso Rosselli, che è stato particolarmente apprezzato. I crocieristi sono poi tornati in piazza Alberica e sono saliti da via Ghibellina fino al Duomo di Carrara. «E' bello vedere la nostra città piena di turisti. Dobbiamo ancora crescere, anche nell' accoglienza, e questa iniziativa, lanciata grazie alla collaborazione dell' Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale, è solo un primo passo per incrementare le ricadute degli approdi crocieristici sul nostro territorio» ha commentato l' assessore Raggi. I prossimi approdi a Marina di Carrara sono in programma per il 3, 17, 31 luglio; 21 agosto; 4 e 25 settembre; 16 e 30 ottobre. Ogni mercoledì invece, i crocieristi che sbarcheranno alla Spezia troveranno la proposta del pacchetto che include la visita di Carrara. Un' opportunità significativa, anche per aumentare il sempre prezioso turismo del "passa parola": l' auspicio è che i crocieristi facciano buona pubblicità al territorio, le premesse ci sono. -- R.C. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

CARRARA
«Cercò di uccidere», ma il Riesame lo libera
La vicenda del presunto tentato omicidio per questioni di cuore illustrata anche dalla Corte di Cassazione

IL RIESAME
L'assoluzione è definitiva. Il giudice di Cassazione ha respinto il ricorso presentato dalla Procura di Carrara contro la sentenza di primo grado che aveva assolto il sospetto di omicidio. Il giudice di Cassazione ha respinto il ricorso presentato dalla Procura di Carrara contro la sentenza di primo grado che aveva assolto il sospetto di omicidio.

Le Ali della Libertà, l'opera di Tacchini su Molo Pagliari a Spezia

Ancora crocieristi in centro città, arrivati da Marina e dalla Spezia



I crocieristi scoprono la nostra città

Boom di visitatori dalle navi approdate a Marina e alla Spezia

IL CENTRO cittadino invaso dagli stranieri, i pacchetti turistici iniziano ad essere venduti all' interno dei terminal, per invogliare chi scende dalle navi a visitare le nostre bellezze. Il centro cittadino torna a popolarsi di turisti grazie al doppio approdo ieri mattina al **porto** di Marina della nave 'Marella Discovery2' e alla Spezia della 'Symphony of the seas'. In particolare, 54 crocieristi sbarcati nella città ligure sono stati accompagnati alla scoperta del centro storico dallo staff di Endas toscana turismo, proprio come due settimane fa. GRAZIE alla collaborazione con l' Autorità di sistema del mar ligure orientale, Endas toscana turismo, l' operatore che gestisce anche i punti informazioni della nostra città, tramite il proprio ramo commerciale ha venduto il pacchetto con la visita del centro cittadino all' interno del terminal crocieristico della città ligure. Ieri mattina i turisti sono stati accolti dall' assessore alle Politiche del mare Andrea Raggi e dalla consigliera comunale Marzia Paita davanti all' Accademia di belle arti in concomitanza con il mercatino dei prodotti a chilometro zero «Campagna Amica» di Coldiretti. I DUE hanno accompagnato la comitiva per una parte del loro tour, attraverso piazza Mazzini, lungo via Loris Giorgi e con una tappa al simposio di scultura in corso Rosselli, che è stato particolarmente apprezzato. I crocieristi sono poi tornati in piazza Alberica e sono saliti da via Ghibellina fino al Duomo. «E' BELLO vedere la nostra città piena di turisti - ha commentato l' assessore Raggi - Dobbiamo ancora crescere, anche nell' accoglienza, e questa iniziativa, lanciata grazie alla collaborazione dell' Autorità di sistema del mar ligure orientale, è solo un primo passo per incrementare le ricadute degli approdi crocieristici sul nostro territorio». E la città del marmo sarà ancora visitabile da altri turisti. I prossimi approdi nel nostro **porto** sono in programma per il 3, 17, 31 luglio, 21 agosto; 4 e 25 settembre, 16 e 30 ottobre. Ogni mercoledì invece, i crocieristi che sbarcheranno alla Spezia troveranno la proposta del pacchetto che include la visita della nostra città.

IL RILANCIO DEL TURISMO
I crocieristi scoprono la nostra città
Boom di visitatori dalle navi approdate a Marina e alla Spezia

L'assessorato alle Politiche del mare interviene
L'assessorato alle Politiche del mare interviene con una serie di iniziative per favorire il turismo crocieristico. In particolare, si è attivato per la visita del centro cittadino all' interno del terminal crocieristico della città ligure.

Odissea in via Piombarda
Una visita a piedi in un'area protetta del centro storico di Marina di Carrara. L'assessorato alle Politiche del mare interviene con una serie di iniziative per favorire il turismo crocieristico.

L'arrivo di un concerto
L'arrivo di un concerto di musica classica in piazza Mazzini. L'assessorato alle Politiche del mare interviene con una serie di iniziative per favorire il turismo crocieristico.

Festa per Emma Pizzanone
Festa per Emma Pizzanone, che compie 72 anni. L'assessorato alle Politiche del mare interviene con una serie di iniziative per favorire il turismo crocieristico.



Il Tirreno

Livorno

lavori in corso

Al via il dragaggio del canale sotto la Torre del Marzocco

LIVORNO. Ha preso il via ieri il dragaggio di un tratto del canale d'accesso: diversamente da quanto accaduto in passato, a pagarlo non sarà l' Authority bensì i privati. Avrebbero dovuto essere la Tdt e il Lorenzini terminal mettendo per un attimo da parte la loro competizione commerciale, ma secondo fonti del terminal della sponda ovest il clima di scontro fra le due realtà avrebbe portato la società concorrente a ritirarsi da quest' intesa. Giuseppe Caleo, project manager che in casa Tdt segue l' escavo, segnala che il tratto è quello nelle immediate vicinanze della Torre del Marzocco. Obiettivo: portare via i sedimenti dai fondali così darisagomare il canale al massimo possibilee dunque avere una profondità di 13 metri su una sezione larga 70 metri invece dei 50 riscontrati nel corso degli ultimi mesi. È solo apparentemente una questione tecnica: l' intervento mira a rendere agibile l' accesso del porto anche per navi da 9mila teu. In una prima fase - spiega Caleo - il massimo pescaggio ammissibile potrà essere portato a 11 metri e mezzo anziché i 10,75 attuali. Ma con la speranza di riuscire ad arrivare anche oltre (meno 12 metri?) se la fase iniziale dovesse mostrare che tutto fila liscio. «Bisogna riuscire a costruire la Darsena Europa sì, ma siccome ci vorrà del tempo, è indispensabile trovare il modo di arrivarci vivi», dice Marco Mignogna, direttore generale di Tdt, esprimendo un' idea che ormai è un comune sentire nella comunità portuale. «Uno dei nostri clienti - afferma - ha ristrutturato le proprie linee verso le Americhe utilizzando una nave più grande. Si riesce così a difendere i traffici esistenti ma anche a essere concorrenziali su servizi che, per le strozzature del nostro porto, finora erano tagliati fuori». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The image shows a newspaper clipping from 'LIVORNO'. The main headline reads 'Porto, l'altolà di Tdt su Lorenzini <La maxi-Darsena rischia di saltare>'. Below the headline is a sub-headline: 'Bicchione: bisogna che le regole vengano fatte rispettare, saliremo nel fucile terminal tutto comuniste'. There is a photograph of three men in a professional setting. To the right of the main article, there are several smaller sections: 'ANALISI CLINICHE' with 'Biolabor' logo, 'Specifichiamo, Gloria Duri riconfermata al vertice', and 'Black out libera...'. The article text is partially visible and matches the main text of the document.

Il Tirreno

Livorno

la guerra delle banchine

Porto, l'altolà di Tdt su Lorenzini «La maxi-Darsena rischia di saltare»

Schenone: bisogna che le regole vengano fatte rispettare, siamo noi l'unico terminal tutto contenitori

Mauro ZucchelliLIVORNO. «Bisogna che il porto di Livorno, e forse la città tutta, si domandino se la Darsena Europa la vogliono o no: il nostro gruppo si è fatto avanti a metà novembre con l' Authority per realizzarla. Praticamente manca soltanto la firma che renderà l' offerta vincolante e farà decollare la procedura che culminerà con la gara». Giulio Schenone, classe '65, è al timone (come presidente) di Tdt, il principale terminal contenitori di Livorno, fra i primi 25 del Mediterraneo. È lui il "ponte" di collegamento fra la vecchia e la nuova società Gip: era l' azienda di un poker di dinastie imprenditoriali genovesi che due anni fa è passata nelle mani di due fondi internazionali, il francese Infravia (tramite Infravia III Invest sa) e il britannico Infracapital (attraverso la società Genny Uk 2 Ltd, che ha in mano il 52,5%), con Schenone che ha mantenuto un 5% ed è stato nominato amministratore delegato. Detto così, sembrerebbe solo uno degli tanti passaggi lungo la via che porta alla maxi-Darsena, l' espansione a mare che con fondali più profondi e canali più larghi dovrebbe eliminare le strozzature fisiche che bloccano lo sviluppo del porto. Ma è solo perché Schenone ce la mette tutta per tenere bassi i toni, in realtà - come anticipato dal Tirreno - se il numero uno di Tdt scende in campo lo fa perché alle porte c' è il rischio di uno scossone di tale portata da far impallidire la guerra fra gli Onorato e i Grimaldi che finora ha contrassegnato una lunga stagione delle banchine. Di cosa stiamo parlando? A giudizio di Tdt (il cui direttore generale è Marco Mignogna), nel rinnovo della propria concessione il terminal Lorenzini mira a ottenere il via libera formale alla trasformazione da polo multi-tipologia a terminal contenitori: non più tante categorie di traffici fra i quali un po' di contenitori, insomma, bensì un terminal container punto e basta. La solita solfa delle gomitate fra concorrenti? No, qui lo scontro è molto più duro. Per due motivi: 1) nelle prossime ore l' Authority, che fino a fine agosto sarà guidata dall' ammiraglio commissario Pietro Verna, deciderà in comitato di gestione su questo tema; 2) la posta in gioco non sono i rapporti di concorrenzialità fra due operatori ma il fatto che, parole di Schenone, «se ci ritroveremo con un secondo terminal contenitori non ci saranno più le condizioni perché il nostro gruppo formalizzi definitivamente la proposta». Tradotto: sparirebbe dal tavolo l' unico progetto finora portato all' esame dell' Authority. Il presidente di Tdt prende la rincorsa da qui per dire che «non ce l' ho con Lorenzini» ma l' impegno dell' investitore privato nel progetto della maxi-Darsena - è il suo argomentare - vale più di 250 milioni di euro e sta economicamente in piedi se il terminal movimentata «almeno 1,2 milioni di teu». A dire il vero, forse l' asticella sale a quota milione e mezzo se mettiamo nel conto sia una certa percentuale di profitti sia la generazione di un flusso di risorse da reinvestire. Non è un traguardo impossibile ma è pur sempre lontano dagli standard dei traffici attuali: c' è bisogno di una crescita di almeno il 60% rispetto a quel che c' è adesso (meno di 800mila teu), se non un raddoppio. Il terminal Lorenzini non è solo un concorrente: è al 50% in mano a un gigante come Msc, la seconda flotta portacontainer al mondo. Dunque, la competizione non è tanto fra due terminalisti quanto semmai fra un terminalista indipendente e un (grande) armatore che "scende a terra" e al controllo del segmento logistico in mare (la nave) aggiunge quello a terra (il terminal). È un problema che riguarda un po' tutto il mondo e non è circoscrivibile a una lite tutta livornese



Il Tirreno

Livorno

fra Tdt e Lorenzini. Si tratta di due modelli di business differenti: non è un segreto che i terminalisti indipendenti accusino gli armatori-terminalisti di non trattare alla pari tutte le navi ma di favorire le proprie. Paura di misurarsi con competitori? «Figuriamoci, - afferma l' imprenditore - ma dentro un contesto di regole. Regole che esistano e che vengano fatte rispettare: nel porto di Livorno c' è un solo terminal tutto contenitori, gli altri lo fanno ma come tipologie aggiuntive». Ma non sembra però che Tdt punti a una corsia protetta per sé? «Al contrario, la concorrenza c' è, eccome: lo prevede la procedura», dice Schenone. Dettagliando le tappe: 1) la formalizzazione della proposta dell' investitore; 2) una prima fase di interlocuzione in cui l' Authority, se vuole, corregge il tiro del progetto della cordata proponente; 3) la presentazione dell' offerta definitiva vincolante; 4) l' Authority pubblica il bando in cui si chiede ad altri soggetti se vogliono presentare una contro-proposta. E alla fine c' è la scelta: «Ma la gara c' è, la nostra proposta viene comparata ad altre e possiamo uscirne sconfitti: però dentro le regole». --

Il Tirreno

Livorno

capitaneria

Welfare dei marittimi oggi convegno in Fortezza Vecchia

Oggi alle 10,30 in Fortezza Vecchia è in agenda il convegno dedicato allo stato sociale a servizio di chi lavora in mare. È una iniziativa, moderata dal direttore del Tirreno Fabrizio Brancoli, che è stata promossa dalla Capitaneria di porto (Comitato territoriale per il welfare della gente di mare per il porto di Livorno). Protagonisti gli addetti ai lavori con il loro confronto sui diritti della gente di mare.

The screenshot shows a newspaper page from 'LIVORNO'. The main headline is 'Porto, l'altolà di Tdt su Lorenzini «La maxi-Darsena rischia di saltare»'. Below it, there's a sub-headline: 'Bicchione: bisogna che le regole vengano fatte rispettate, siamo nel futuro terminal tutto-coma-viso'. To the right, there's an advertisement for 'ANALISI CLINICHE' by Biolabor. Below the main headline, there's a photo of three men in a meeting. To the right of the photo, there's a small article titled 'Specifichieri, Gloria Duri riconfermata al vertice'. At the bottom of the page, there are several small headlines: 'Al via il dragaggio del canale sotto la Torre del Marzocco', 'Black out fiberoptico a Livorno', and 'Welfare dei marittimi oggi convegno in Fortezza Vecchia'.

Al via il dragaggio del canale sotto la Torre del Marzocco

Il Comune di Livorno ha avviato il primo lotto di dragaggio del canale di accesso al porto di Livorno, sotto la Torre del Marzocco. L'operazione, che sarà completata entro fine estate, mira a migliorare le condizioni di navigazione e a ridurre i rischi di collisione con le strutture portuali. Il progetto è finanziato dalla Regione Toscana e dalla Capitaneria di porto.

Black out fiberoptico a Livorno

Una manovra di manutenzione ha causato un'interruzione del servizio di telecomunicazioni a Livorno. I tecnici della Capitaneria di porto stanno lavorando per risolvere il problema e ripristinare il servizio il più presto possibile.

Welfare dei marittimi oggi convegno in Fortezza Vecchia

Il convegno dedicato al welfare dei marittimi si svolgerà oggi in Fortezza Vecchia. Parteciperanno esperti del settore e rappresentanti delle organizzazioni sindacali. L'obiettivo è discutere sulle problematiche più urgenti e trovare soluzioni concrete per migliorare le condizioni di lavoro e di vita della gente di mare.

Il Tirreno

Livorno

in camera di commercio

Banca d' Italia: dalle aziende segnali negativi bene solo il porto

LIVORNO. L' economia della Toscana, secondo il rapporto di Banca d' Italia, lancia segnali preoccupanti per il secondo semestre consecutivo dopo un buon inizio del 2018. Bene l' export, soprattutto quello della moda; in crescita anche il mercato immobiliare, che approfitta di un' ampia forbice dei prezzi. Male il settore delle piccole e medie imprese, che producono meno della media nazionale, e - specialmente a Livorno - sono tra quelle che si sono innovate di meno. Parla senza mezzi termini di «stagnazione», il direttore della filiale labronica Paolo Comune Compagnoni, condizione nella quale il capoluogo portuale sconta le differenze endemiche rispetto alle città del manifatturiero. Il rovescio della medaglia è costituito proprio dallo scalo, che grazie all' accordo di programma del 2015 vive una nuova primavera in termini traffico turistico e roll-on/roll-off, e fa la parte del leone nell' arena regionale. In somma l' istituto di credito dipinge una Toscana che va moderatamente bene, ma con prospettive negative. Previsioni ancor più nere quelle Riccardo Breda, presidente della Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, che alla luce dei numeri parla di «un' analisi che deve far riflettere aziende e banche, nel doppio binario impresa-credito», si dimostra «molto preoccupato per le imprese piccole e piccolissime, le vere locomotive del territorio», e infine (con un occhio al settore dell' edilizia e l' altro ai risparmi delle famiglie) auspica «un ritorno ad un rapporto migliore con le banche, anche nel segno di sicurezza e legalità» per scongiurare il ricorso a prestatori fuorilegge: «Domani (oggi per chi legge, ndc) sarò in Prefettura per illustrare la situazione». «La Toscana sta vivendo una fase fatta di luci e ombre, e paga un ritardo sull' innovazione tecnologica dei processi di produzione in un divario negativo rispetto alla media nazionale», ribadisce Comune Compagnoni. E poi risponde, in differita, all' appello di Breda: «Le banche stanno attraversando un periodo di risanamento, al termine del quale saremo certamente più disponibili nei confronti di chi verrà a chiedere un prestito per la propria attività». La congiuntura vede dunque un aumento di spesa per i consumi e investimenti, mentre le imprese con più di 20 addetti segnalano un aumento di fatturato. In crescita - come detto - le esportazioni, ma sotto alla domanda potenziale, e gli investimenti soprattutto nei servizi (+4,9 per cento anche grazie agli incentivi di Industria 4.0) legato a doppio filo col segno "più" del turismo. Segnali di lieve ripresa arrivano infine dal comparto edile, bene anche il mercato immobiliare e dalle opere pubbliche. --Matteo Scardigli.

"Il caffè col direttore"
confronto con i lettori nella fabbrica delle notizie

Banca d' Italia:
dalle aziende segnali negativi bene solo il porto

Bimbo di un anno e mezzo salvato dai bagnini: «Stava per annegare»

La Nazione (ed. La Spezia)

Livorno

Porto, sbarco di auto Sintermarvince al Tar

I traffici marittimi sono fonte di lavoro, di reddito e sviluppo. Così non si può impedire che un traffico importante di auto nuove allo sbarco in un **porto** come Livorno venga bloccato perché sul vecchio piano regolatore il terreno è considerato industriale. Lo ha deciso il Tar della Toscana, in seconda sezione presieduta da Rosaria Trizzino, accogliendo il ricorso della Sintermar contro l' Autorità portuale. Il Tar argomenta che la Sintermar, storico terminal labronico collegato a Grinaldi, ha dunque tutto il diritto ad utilizzare per le auto il terreno acquisito dalla Trinseo Italia anche se la destinazione pianificata è industriale. La sentenza conferma Livorno come primo **porto** d' Italia per lo sbarco di auto nuove.

IMPRESE E MERCATI

Mercatone Uno, 'cassa' per 1800 dipendenti

Il vertice al ministero sblocca la Cig. Banca Intesa e Unicredit: rata del mutuo sospesa ai lavoratori

Porto, sbarco di auto Sintermarvince al Tar

I traffici marittimi sono fonte di lavoro, di reddito e sviluppo. Così non si può impedire che un traffico importante di auto nuove allo sbarco in un porto come Livorno venga bloccato perché sul vecchio piano regolatore il terreno è considerato industriale. Lo ha deciso il Tar della Toscana, in seconda sezione presieduta da Rosaria Trizzino, accogliendo il ricorso della Sintermar contro l' Autorità portuale. Il Tar argomenta che la Sintermar, storico terminal labronico collegato a Grinaldi, ha dunque tutto il diritto ad utilizzare per le auto il terreno acquisito dalla Trinseo Italia anche se la destinazione pianificata è industriale. La sentenza conferma Livorno come primo porto d' Italia per lo sbarco di auto nuove.

CAVALLI, IL CALE SCIEGLIE L'OFFERTA DI DUBAI

Il sindaco di Cavallotti, Giuseppe Cavallotti, ha scelto l'offerta di Dubai per la gara di acquisto di cavalli. L'offerta è stata presentata dalla società di Dubai, che ha offerto un prezzo di 1,2 milioni di euro per l'acquisto di 10 cavalli. Il sindaco ha scelto questa offerta perché è la più alta e perché la società di Dubai ha offerto di acquistare i cavalli in un periodo di tempo molto breve.

PARLAMENTO REGIONALE

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

PIEMONTE

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE TOSCANA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE EMILIA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE ABRUZZO

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE CALABRIA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE CAMPANIA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE LAZIO

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE LIGURIA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE MARCHE

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE MOLISE

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE PUGLIA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE SARDEGNA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE SICILIA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE TIRRENIA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE UMBRIA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE VALLE D'AOSTA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

REGIONE VENETIA

Il Parlamento regionale ha approvato la legge di bilancio per il 2019. La legge prevede un aumento del 1,5 per cento delle aliquote dell'Irpef e un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro. La legge prevede anche un aumento del 10 per cento delle aliquote dell'Irpef per i redditi superiori a 100.000 euro.

ISTITUTO MODARTTECH

Scegli una Scuola Creativa

Scegli l'Alta Formazione Accademica

FORMAZIONE ACCORDO CON MACOSTER PROGRESS

Ali Spa aiuta il distretto tessile

Un corso ad hoc per i giovani

ALTA SPA

Alta Spa è un'azienda che produce tessuti in cotone e lino. L'azienda ha un corso ad hoc per i giovani. Il corso è gratuito e ha una durata di 6 mesi. L'azienda ha anche un corso di formazione per i dipendenti. Il corso è gratuito e ha una durata di 3 mesi.

MACOSTER PROGRESS

Macostel Progress è un'azienda che produce tessuti in cotone e lino. L'azienda ha un corso ad hoc per i giovani. Il corso è gratuito e ha una durata di 6 mesi. L'azienda ha anche un corso di formazione per i dipendenti. Il corso è gratuito e ha una durata di 3 mesi.

ALI SPA

Ali Spa è un'azienda che produce tessuti in cotone e lino. L'azienda ha un corso ad hoc per i giovani. Il corso è gratuito e ha una durata di 6 mesi. L'azienda ha anche un corso di formazione per i dipendenti. Il corso è gratuito e ha una durata di 3 mesi.



Bacini da carenaggio: cosa farà il nuovo sindaco?

Sarà questo il momento che molti a Livorno aspettano da gran tempo?

Renato Roffi

LIVORNO Quale sarà la posizione del nuovo (ma tutt'altro che inesperto) sindaco di Livorno sulla annosa e grottesca questione della gara dei bacini da carenaggio, un patrimonio infrastrutturale invidiato da molti e lasciato andare in malora con la benedizione delle passate Autorità portuali, senza che quella attuale abbia fatto altro che continuare a rinviare l'esecuzione di una gara aperta nell'Aprile del 2015? Saprà, finalmente, il nuovo sindaco (per quel che potrà e per quel che saprà) prendere il toro per le corna e farsi parte attiva nel sostenere la necessità di restituire alla città, sopra tutto ai cittadini, quell'importante volano di lavoro e di occupazione rappresentato dall'attività delle riparazioni navali? Ricorda il nuovo sindaco che il settore della navalmeccanica, stando alle iscrizioni nei registri art. 68 dell'Autorità portuale come riferisce uno studio del RINa nel 2008, con la crisi già in atto, interessava ancora circa 1.380 addetti ripartiti in una novantina di imprese? Il nuovo sindaco, considerato il suo passato di consumato cronista, conosce bene il travagliatissimo e non sempre chiarissimo susseguirsi di rinvii subito dalla gara, fino all'ultimo dello scorso Marzo, neppure minimamente motivato dall'Autorità commissariale quando senza alcun motivo giustificato non si è dato corso per l'ennesima volta, all'annunciata ed attesa apertura delle buste. Da troppo tempo, inutilmente, si sottolinea come la soluzione del problema dei bacini, che ormai ha toccato il farsesco, sia particolarmente urgente. Se la città dovrà fare a meno del suo impianto di 350 metri per quasi 60, uno dei massimi del Mediterraneo, sempre le ragioni sono confessabili, lo si dica chiaramente, senza continuare a menare il can per l'aia. Al punto in cui siamo, tutto è sicuramente peggiore dell'immobilismo e Luca Salvetti, che non ci è mai sembrato un don Abbondio, lo sa fin troppo bene. Speriamo davvero che sia giunto, una buona volta, il momento che molti a Livorno aspettano da gran tempo: salvare al meglio il salvabile e riconsegnare ai livornesi il complesso dei bacini adeguatamente rimodernato per dare nuovo fiato alla storica attività delle riparazioni navali, ricordando che un grande porto, quale Livorno aspira ad essere, senza un adeguato corollario di riparazioni navali è un po' come una grande stazione sciistica senza un pronto soccorso ortopedico.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la convocazione

Incontro al Mise il 9 luglio per fare il punto sul piano Jsw

Intanto i coordinatori Fim, Fiom e Uilm denunciano un abbassamento delle condizioni di sicurezza e preparano forme di mobilitazione

PIOMBINO. La convocazione al Mise è arrivata a poche ore dalla riunione del consiglio di fabbrica indetta dai sindacati per studiare forme di pressione con cui ottenerla. Ma anche per affrontare altri problemi. A partire dalla sicurezza in fabbrica che starebbe presentando situazioni di criticità. L' incontro a Roma è stato indetto dal vicecapo di gabinetto del ministero, Giorgio Sorial, per martedì 9 luglio alle 17,30. Intorno al tavolo, insieme a Jsw, la Regione, il Comune, l' **Autorità portuale** e le segreterie nazionali e territoriali di Fim, Fiom, Uilm e Ugl. Dal vertice romano i sindacati attendono di capire - dopo la revoca delle deleghe all' amministratore delegato Fausto Azzi - qual è la situazione degli investimenti e dello studio sulla realizzazione dei forni elettrici. Del resto era stato lo stesso ministro Luigi Di Maio, lo scorso 8 maggio che «un nuovo tavolo sul sito Jsw Steel di Piombino è previsto alla fine di questo mese. Un nuovo tavolo che ci consentirà, attraverso il monitoraggio costante, di capire a che punto sia l' attuazione del piano». Arrivare all' incontro con forme di mobilitazione "in piedi" rientra nelle previsioni dei sindacati che oggi renderanno note le modalità con cui provare a mettere al centro anche altre situazioni. A partire, si diceva, dalla sicurezza. «Ci sono campanelli d' allarme che dovrebbero far riflettere», scrivono i coordinatori di Fim, Fiom e Uilm in una nota in cui si sottolinea «la disorganizzazione attuale che, ben che vada, porta a distruggere in maniera irreversibile il patrimonio impiantistico con una sensazione di profonda insicurezza che è palpabile, e, nella peggiore delle ipotesi, a dover piangere chi per scelte scellerate non torna più a casa. Se questo è il risultato di un cambio ai vertici aziendali, le risposte sindacali non tarderanno ad arrivare». Il riferimento è alla politica di tagli alle spese che sta riducendo sensibilmente le presenze sui reparti e che finirebbe col corrodere i livelli di sicurezza in numerose situazioni. E questo nel momento in cui sono in marcia i tre treni di laminazione che, con le loro 60 mila tonnellate, rappresentano il più alto livello di produttività raggiunto nell' era Jindal. «Abbiamo sempre supportato il progetto, accettando scelte che dovevano dare prospettiva ma se le nuove risposte aziendali sono solo i tagli sul personale, senza investimenti e futuro di ripresa di mercato non attenderemo oltre», affermano i coordinatori. Che qualcosa da dire ce l' hanno anche per il ritardo nell' erogazione dei 200 euro di bonus welfare (una spettanza contrattuale spendibile in modi diversi). L' azienda ha comunicato che per quest' anno l' apertura del portale da cui accedere al bonus ha subito un ritardo dovuto al cambio di ragione sociale (che dovrebbe avvenire oggi). «Riteniamo incomprensibile che in un momento del genere si debba far pagare ai lavoratori scelte che niente hanno a che vedere con una gestione aziendale seria», aggiungono i sindacati. L' ipotesi che l' azienda propone è l' apertura del portale la prima settimana di luglio e prima sessione di consegna a settembre. «Una proposta inaccettabile - chiudono - considerato che a tutto ciò si aggiunge una nuova linea aziendale che sta producendo una vera e propria riorganizzazione con accorpamenti di mansione». -- V.P.



Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

A Piombino arriva la Marella Explorer 2

SCRITTO DA REDAZIONE

Primo approdo a Piombino per la Marella Explorer 2. La nave della compagnia inglese Marella Cruises, 900 cabine e più di 1800 passeggeri, è arrivata al terminal crociere della banchina Pecoraro intorno alle 11.00 e ripartirà alle 16 per andare a Propriano, in Corsica. Ad accogliere i turisti della cruise boat, i vertici dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l' amministratore unico del Tuscany Terminal, Carlo Torlai e il neo sindaco della città, Francesco Ferrari. «Marella Cruises si conferma assieme alla compagnia spagnola Pullmantur il principale cliente del **porto** con otto scali complessivi programmati nel 2019» ha dichiarato il dirigente dell' AdSP, Gabriele Gargiulo, che ha preso al tradizionale scambio dei crest con tutto il cluster portuale. «Riteniamo - ha aggiunto - cercheremo di ricambiare la fiducia che questo importante brand ripone nel nostro scalo». Soddisfatto anche Torlai: «Grazie all' inserimento di questa terza nave, che va ad aggiungersi alla Marella Dream e alla Marella Spirit, il gruppo crocieristico rafforza sensibilmente la propria presenza a Piombino. Non possiamo che esserne soddisfatti. Questi risultati ci spingono a lavorare ancora di più e meglio perché il territorio possa essere opportunamente valorizzato. Siamo convinti che il sindaco Ferrari non ci farà mancare il supporto e la collaborazione necessaria». Il 2019 si presenta come un anno molto positivo per il traffico passeggeri dello scalo piombinese. Sono previste un totale di 16 toccate di navi da crociera contro le 13 dell' anno passato e le 8 del 2017

The screenshot shows the website 'IL NAUTILUS' with a main article titled 'A Piombino arriva la Marella Explorer 2'. The article includes a photo of two men, Carlo Torlai and Francesco Ferrari, shaking hands. The text of the article is partially visible, matching the main text on the left. The website layout includes a navigation menu, a sidebar with various news items, and advertisements for 'PEYRANI BRINDISI' and 'patagonia'.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tvn, avanti con prudenza

Al tavolo per la riconversione delle centrali a carbone, il sindaco Tedesco chiede garanzie Appello a Enel e Governo perché Civitavecchia diventi città pilota per le energie rinnovabili

IL CASO Puntare alle rinnovabili, tutelare il lavoro locale e aprire un tavolo governativo. Sono le richieste avanzate ieri dal sindaco Ernesto Tedesco al ministero per lo Sviluppo economico durante l'incontro su Phase out del carbone. Incontro che è servito al sindaco per fare il punto dopo le richieste di conversione a gas avanzate da Enel lo scorso 15 maggio. «La nostra città - ha commentato - ha già subito una riconversione della centrale di Tvn, onerosa sotto il profilo ambientale e sociale. Parlare di utilizzo di gas è quanto meno inopportuno. La prima cosa da fare sarà coinvolgere il territorio, poi effettuare una valutazione con la partecipazione della città e con un occhio di riguardo all'occupazione, indotto compreso. Ciò in considerazione del fatto che alcune prescrizioni in materia di imprenditoria locale delle convenzioni a suo tempo attivate sono rimaste disattese». Per il sindaco è «inopportuno parlare di gas», ma «è invece tempo di attivarsi sulle energie rinnovabili». Tedesco ha chiesto a Enel e Governo che Civitavecchia sia dichiarata città-pilota e sperimentale a livello nazionale dei progetti sulle fonti rinnovabili di energia e sull'innovazione tecnologica. «Questo affinché i livelli occupazionali attuali non solo siano tutelati, ma incrementati attraverso investimenti. Massima attenzione andrà dedicata al ruolo delle imprese locali ed in tal senso ho voluto rappresentare ad Enel le difficoltà che sta attraversando la nostra imprenditoria: ho riscontrato la disponibilità dell'azienda ad un confronto e convocherò a giorni un tavolo alla presenza dell'ente, imprese, sindacati e associazioni di categoria». Tedesco ha chiesto che venga aperto, parallelamente, un confronto permanente sulla situazione di Civitavecchia, anche in sede governativa, per il ruolo avuto nello sviluppo nazionale. Una posizione condivisa dal presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo, mentre l'Enel ha dato massima disponibilità a collaborare col territorio e attuare il Piano nazionale di energia e clima che comprende rinnovabili, batterie e gas. Continua a pag. 47.



Tvn senza carbone le richieste di Adsp

C'era anche il presidente dell'Autorità di sistema portuale **Francesco Maria di Majo** all'incontro di ieri al Mise sul futuro di Tvn in previsione dell'uscita dal carbone fissata al 31 dicembre 2025. Il numero uno di Molo Vespucci ha espresso le proprie preoccupazioni per il dimezzamento nei primi tre mesi del 2019 dell'arrivo del carbone. «Ho condiviso le preoccupazioni espresse dalla Regione e dal sindaco ha detto - sull'impatto socio-economico sul territorio derivante dall'uscita dal carbone della Centrale Enel, che vede coinvolte centinaia di lavoratori. Impatto che riguarda direttamente anche il porto che sta risentendo della riduzione dell'attività produttiva della centrale, avendo registrato, già nei primi mesi del 2019, un dimezzamento dell'importazione di carbone». Ma di **Majo** ha anche chiesto rassicurazioni al Governo «sullo sviluppo delle energie rinnovabili, che dovrebbero accompagnare la phase out dal carbone e per le quali potrebbe essere sfruttata l'iniziativa della Regione di istituire una Zona logistica semplificata intorno al porto, nel senso di uno sviluppo di impianti per la produzione di energie rinnovabili, come il fotovoltaico, per i quali Enel ha già manifestato interesse». Intanto secondo fonti Enel presenti l'azienda avrebbe ribadito la massima disponibilità a collaborare a livello territoriale. L'azienda elettrica nel corso della riunione al Mise ha infatti manifestato l'intenzione di attuare il Piano nazionale per l'energia e il clima nella sua interezza, ovvero con la produzione di rinnovabili, batterie e anche gas. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The collage shows several pages from the Civitavecchia edition of 'Il Messaggero'. The most prominent article is titled 'Maturità, il primo scoglio è superato' (Maturità, the first hurdle is overcome), with a sub-headline 'Le tracce dei temi, tra attualità e storia contemporanea, sono state giudicate in generale obbedienti dal ragazzo'. Other visible headlines include 'Fm senza carbone le richieste di Adsp', 'La polizia di Stato sempre più vicina alla gente', and 'La città e il suo porto, come ridisegnare il waterfront'. The pages contain text columns, small photographs, and some graphical elements like a table titled 'DINAMICA CIVITAVECCHIA'.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Vigilanza al porto verso l' accordo dopo l' agitazione

Incontri con i sindacati nella sede dell' Adsp per risolvere i problemi di organico della Pas LA RIUNIONE DECISIVA È STATA CONVOCATA PER IL PROSSIMO 25 GIUGNO: SI SPERA NELLA FIRMA

VERTENZA Qualcosa si muove. C' è voluto lo stato d' agitazione annunciato dai sindacati per far sì che l' Autorità di sistema portuale fissasse un incontro per cercare una soluzione per affrontare al meglio la stagione estiva e assicurare l' efficiente esecuzione del servizio di vigilanza fornito dalla Port Authority Security (Pas). Il tutto dopo la riunione che si è tenuta venerdì scorso nella sede dell' Authority e alla quale hanno partecipato in due incontri separati - le Rsa della Cgil e della Uil e, successivamente, la delegazione al completo dell' Ugl. L' amministratore unico della Pas, Manuela Marsili, ha formalmente trasmesso alle sigle sindacali la convocazione del prossimo incontro per martedì 25 giugno. La riunione avrà lo scopo da un lato di assicurare un servizio efficace e, contemporaneamente, soddisfare le esigenze rappresentate dai lavoratori. Su questi punti ci sono già le proposte dell' Autorità portuale, concordate con l' amministrazione della società, che attraverso una nota fa sapere che «è stata prevista l' introduzione di particolari incentivi a favore di chi, su base volontaria, si renda disponibile a svolgere lavoro straordinario, turno spezzato e ad assicurare un livello minimo di presenze in servizio durante la stagione estiva, facendo in tal modo slittare le ferie». Ma ci sono anche altre ipotesi, queste invece ancora oggetto di valutazione da parte della Pas, come quella di procedere alla selezione di alcuni lavoratori stagionali che permettano di superare le criticità che si sono determinate a seguito della riduzione dell' organico per le dimissioni ed i pensionamenti avvenuti nel corso del 2018. «L' auspicio dell' Adsp e della Port Authority Security conclude la nota - è che, nell' incontro di martedì prossimo, si giunga alla firma dell' accordo». Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La città e il suo porto, come ridisegnare il waterfront

SEMINARI Un ciclo di tre seminari per approfondire il tema del Waterfront, declinato in ambito urbano e portuale, attraverso un' interazione tra elementi comuni e contesti diversificati. Questa la mission dei tre convegni riuniti nel progetto Waterfront urbani e portuali. Quali prospettive per i porti e le città? Possibili scenari tra normativa, pianificazione e paesaggio da raggiungere attraverso il dibattito che ne scaturisce, sul futuro di questi luoghi e sul ruolo che rivestono come centralità urbane e attrattori del paesaggio. I seminari previsti a Civitavecchia, Fiumicino, Anzio e Nettuno sono organizzati dall' Ordine degli Architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori di Roma, con il supporto della Consulta del Decentramento - Zona 1. E proprio lunedì scorso si è discusso del caso Civitavecchia presentato, dopo i saluti istituzionali di rito, tra i quali quello del segretario dell' Ordine degli Architetti Alessandro Panci e dei vertici dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, della Capitaneria di **Porto** e del Comune di Civitavecchia, dal moderatore e delegato provinciale Zona 1, Antonella Villanti, che ha introdotto i vari interventi tutti incentrati sul rapporto tra **porto** e città e sulla possibile crescita che il waterfront può avere per la qualità della vita dei cittadini. In particolare la giovane architetta civitavecchiese Serena D' Amora, che ha fatto di questo argomento la sua tesi del dottorato di ricerca recentemente discussa con eccellenti risultati, ha messo a confronto il waterfront di Civitavecchia con altri internazionali, leggendolo attraverso le logiche e i criteri contemporanei della pianificazione e del progetto di architettura di paesaggio. «Ne è uscito un ritratto di Civitavecchia che, sebbene abbia cercato di unire **porto** e città, non è riuscita ancora completamente a disegnare quel modello ideale di integrazione tra lo spazio portuale e quello urbano, che invece è già in essere da oltre 25 anni, per esempio, nel **porto** di **Genova**» ha commentato D' Amora a margine del convegno di cui era anche coordinatore scientifico. Un dialogo tra spazio urbano portuale e spazio urbano comunale che potrebbe essere messo in atto grazie al recente correttivo alla riforma portuale della legge 84/1994, che impone una condivisione di scelte legate al futuro di questi luoghi ed una governance moderna, collaborativa tra Autorità portuale ed Amministrazione comunale e che potrebbe andare così a risolvere a Civitavecchia il problema della barriera a scomparsa che delimita la Marina comunale ed il **Porto** storico nei pressi della Fortezza Giulia, ancora sotto una persistente divisione burocratica e di sicurezza portuale, sebbene sia stata realizzata con l' intento di ricucire **porto** e città. Quindi un risultato raggiunto a metà che proprio la corretta interpretazione del Correttivo Porti da parte dell' Autorità portuale e del Comune può portare a riunire finalmente la città al suo **porto**. R.G. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



"Va aperto un confronto governativo"

CIVITAVECCHIA - Grande preoccupazione è arrivata dalla riunione tecnica che si è svolta questa mattina al Ministero per lo sviluppo economico che ha visto presente Enel, le sigle sindacali e gli amministratori delle centrali a carbone del centrosud. In particolare si è parlato di Tvn e della possibilità di riconversione a gas. Seppur Enel si sia resa disponibile alla massima collaborazione con gli enti per un progetto che prevede rinnovabili, batterie e gas e efficientemetnto energetico, le rassicurazioni in termini occupazionali non sono delle migliori tante sono le critiche arrivate. «La nostra città ha già subito una riconversione della centrale di Torre Valdaliga Nord, che si è rivelata onerosa sia sotto il profilo ambientale che sotto quello sociale. Parlare oggi di utilizzo di gas è pertanto quanto meno inopportuno. La prima cosa da fare sarà coinvolgere il territorio, in seconda battuta effettuare una valutazione propedeutica di tutti gli aspetti della questione, con la massima partecipazione della città e con un occhio di riguardo molto attento all'occupazione, indotto compreso. È tempo di attivarsi, ed anzi siamo in ritardo, sulle energie rinnovabili. In tal senso ho chiesto espressamente, tanto all'Enel quanto al Governo, che Civitavecchia sia dichiarata città-pilota e sperimentale a livello nazionale dei progetti sulle fonti rinnovabili di energia e sull'innovazione tecnologica. Tedesco ha infine annunciato un tavolo locale con la presenza di Enel per decidere del futuro occupazionale del territorio e la richiesta di un tavolo permanente governativo. Presente anche il presidente dell'Autorità

Portuale Antonio Maria di Majo: «Nel corso della riunione di questa mattina ho condiviso le preoccupazioni espresse dalla Regione Lazio e dal neo Sindaco di Civitavecchia sull'impatto socio-economico sul territorio derivante dall'uscita dal carbone della Centrale Enel di Torrevaldaliga, che vede coinvolte centinaia di lavoratori. Il predetto impatto, come ho tenuto a precisare, riguarda direttamente anche il porto di Civitavecchia che sta risentendo della riduzione dell'attività produttiva della Centrale, avendo registrato, già nei primi mesi del 2019, un dimezzamento dell'importazione di carbone» ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo. Preoccupato anche il responsabile di settore Ugl Mauro Cosimi ha espresso enormi perplessità: «Siamo rimasti sconcertati dai numerosi posti di lavoro che la nostra città perderà alla fine della realizzazione del piano. Numeri quantificabili in circa 100 posti diretti ed un numero non ancora quantificabile per l'indotto. Non quantificabile perché oltre ai circa 180 posti di lavoro che saranno persi per la movimentazione del carbone ci sono da aggiungere quelli legati alla manutenzione degli impianti, l'indotto edile e metalmeccanico che subirà un drastico taglio dovuto al nuovo impianto».

The image shows a screenshot of the CivOnline website. The main headline is "Va aperto un confronto governativo". Below the headline, there is a sub-headline: "TAVOLO TVN. Grandi perplessità sono emerse dalla riunione con i vertici Enel relative al futuro di Tvn. Tedesco: 'Attiviamoci sulle rinnovabili', Di Majo: 'Preoccupato dal risvolto occupazionale'". The article text is partially visible, starting with "CIVITAVECCHIA - Grande preoccupazione è arrivata dalla riunione tecnica che si è svolta questa mattina al Ministero per lo sviluppo economico...". There is a photo of a man in a suit standing in front of a flag. To the right of the article, there are several advertisements, including "SAGRA DELLA LUMACA" and "TECNOCASA".

Daily Word Italia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

PAS (AdSP): 'Convocato il Tavolo per la firma dell'accordo sul servizio di vigilanza nel periodo estivo

Civitavecchia, 19 giugno 2019 A seguito della riunione tenutasi venerdì scorso presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale e alla quale hanno partecipato in due incontri separati le RSA della CGIL e della UIL e, successivamente, la delegazione al completo dell'UGL, il vertice della Port Authority Security, nella persona dell'Amministratore Unico, Manuela Marsili, ha formalmente trasmesso alle sigle sindacali, con contestuale convocazione del prossimo incontro per martedì 25 giugno, la proposta della società in house dell'AdSP volta ad affrontare al meglio la stagione estiva ed assicurare l'efficiente esecuzione del servizio di vigilanza. Specificatamente, allo scopo di assicurare un servizio pronto ed efficace e, contemporaneamente, soddisfare le esigenze rappresentate dai lavoratori, è stata prevista l'introduzione di particolari incentivi a favore di chi, su base volontaria, si renda disponibile a svolgere lavoro straordinario, turno spezzato e ad assicurare un livello minimo di presenze in servizio durante la stagione estiva, facendo in tal modo slittare le ferie. E', inoltre, oggetto di approfondimento e valutazione da parte della PAS l'ipotesi di procedere tempestivamente alla selezione di alcuni lavoratori stagionali al fine di superare del tutto le criticità determinatesi a seguito della riduzione dell'organico per dimissioni e pensionamenti avvenuti nel corso del 2018. L'auspicio dell'AdSP e della Port Authority Security è che, nell'incontro di martedì prossimo, si giunga alla firma dell'accordo anche in virtù dei positivi riscontri avuti da parte dei lavoratori sulla piattaforma illustrata. Nella prossima settimana, oltre all'auspicata chiusura dell'accordo, è prevista l'approvazione del bilancio d'esercizio 2018.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

"Va aperto un confronto governativo"

TAVOLO TVN. Grandi perplessità sono emerse dalla riunione con i vertici Enel relative al futuro di Tvn. Tedesco: "Attiviamoci sulle rinnovabili". Di Majo: "Preoccupato dal risvolto occupazionale". Il sindaco lancia la proposta di un tavolo permanente con l' esecutivo. Enel si dichiara disposta a collaborare. Cosimi (Ugl): "Situazione sconcertante"

CIVITAVECCHIA - Grande preoccupazione è arrivata dalla riunione tecnica che si è svolta questa mattina al Ministero per lo sviluppo economico che ha visto presente Enel, le sigle sindacali e gli amministratori delle centrali a carbone del centrosud. In particolare si è parlato di Tvn e della possibilità di riconversione a gas. Seppur Enel si sia resa disponibile alla massima collaborazione con gli enti per un progetto che prevede rinnovabili, batterie e gas e efficientemetnto energetico, le rassicurazioni in termini occupazionali non sono delle migliori tante sono le critiche arrivate. «La nostra città ha già subito una riconversione della centrale di Torre Valdaliga Nord, che si è rivelata onerosa sia sotto il profilo ambientale che sotto quello sociale. Parlare oggi di utilizzo di gas è pertanto quanto meno inopportuno. La prima cosa da fare sarà coinvolgere il territorio, in seconda battuta effettuare una valutazione propedeutica di tutti gli aspetti della questione, con la massima partecipazione della città e con un occhio di riguardo molto attento all' occupazione, indotto compreso. È tempo di attivarsi, ed anzi siamo in ritardo, sulle energie rinnovabili. In tal senso ho chiesto espressamente, tanto all' Enel quanto al Governo, che Civitavecchia sia dichiarata città-pilota e sperimentale a livello nazionale dei progetti sulle fonti rinnovabili di energia e sull' innovazione tecnologica. Tedesco ha infine annunciato un tavolo locale con la presenza di Enel per decidere del futuro occupazionale del territorio e la richiesta di un tavolo permanente governativo. Presente anche il presidente dell' Autorità Portuale Antonio **Maria di Majo**: «Nel corso della riunione di questa mattina ho condiviso le preoccupazioni espresse dalla Regione Lazio e dal neo Sindaco di Civitavecchia sull' impatto socio-economico sul territorio derivante dall' uscita dal carbone della Centrale Enel di Torrevaldaliga, che vede coinvolte centinaia di lavoratori. Il predetto impatto, come ho tenuto a precisare, riguarda direttamente anche il porto di Civitavecchia che sta risentendo della riduzione dell' attività produttiva della Centrale, avendo registrato, già nei primi mesi del 2019, un dimezzamento dell' importazione di carbone» ha dichiarato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, **Francesco Maria di Majo**. Preoccupato anche il responsabile di settore Ugl Mauro Cosimi ha espresso enormi perplessità: «Siamo rimasti sconcertati dai numerosi posti di lavoro che la nostra città perderà alla fine della realizzazione del piano. Numeri quantificabili in circa 100 posti diretti ed un numero non ancora quantificabile per l' indotto. Non quantificabile perché oltre ai circa 180 posti di lavoro che saranno persi per la movimentazione del carbone ci sono da aggiungere quelli legati alla manutenzione degli impianti, l' indotto edile e metalmeccanico che subirà un drastico taglio dovuto al nuovo impianto». (19 Giu 2019 - Ore 19:23)



Terzo Binario

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, Tedesco al Mise: "No al gas, sì alle rinnovabili"

Il Sindaco di Civitavecchia, Ernesto Tedesco, ha partecipato questa mattina al tavolo sul cosiddetto Phase out del carbone, convocato presso il Ministero dello Sviluppo Economico per le città sede di impianti termoelettrici a carbone del Centro-Sud. L'appuntamento, di carattere tecnico-istituzionale, ha permesso di fare il punto della situazione dopo le richieste di conversione a gas avanzate da Enel lo scorso 15 maggio. Il sindaco Tedesco, al termine del confronto, ha rilasciato la seguente dichiarazione. La nostra città ha già subito una riconversione della centrale di Torre Valdaliga Nord, che si è rivelata onerosa sia sotto il profilo ambientale che sotto quello sociale. Parlare oggi di utilizzo di gas è pertanto quanto meno inopportuno. La prima cosa da fare sarà coinvolgere il territorio, in seconda battuta effettuare una valutazione propedeutica di tutti gli aspetti della questione, con la massima partecipazione della città e con un occhio di riguardo molto attento all'occupazione, indotto compreso; ciò anche in considerazione del fatto, come ho avuto modo di far rilevare ufficialmente, che alcune prescrizioni in materia di imprenditoria locale delle convenzioni a suo tempo attivate sono rimaste disattese. Se è inopportuno parlare di gas continua il Capo dell'Amministrazione è invece tempo di attivarsi, ed anzi siamo in ritardo, sulle energie rinnovabili. In tal senso ho chiesto espressamente, tanto all'Enel quanto al Governo, che Civitavecchia sia dichiarata città-pilota e sperimentale a livello nazionale dei progetti sulle fonti rinnovabili di energia e sull'innovazione tecnologica. Ciò dovrà avvenire anche e soprattutto affinché i livelli occupazionali attuali non solo siano tutelati, ma incrementati attraverso appositi investimenti di cui ha parlato l'ing Dialuce proprio a proposito delle rinnovabili. Massima attenzione andrà dunque dedicata al ruolo delle imprese locali ed in tal senso ho voluto rappresentare ad Enel le gravi difficoltà che sta attraversando in questi giorni la nostra imprenditoria: ho riscontrato la disponibilità dell'azienda ad un confronto e quindi convocherò a giorni un tavolo istituzionale locale alla presenza dell'ente, delle imprese, delle organizzazioni sindacali e delle associazioni di categoria. Ho però anticipato che un confronto permanente sulla sola situazione di Civitavecchia dovrà aprirsi, parallelamente, anche in sede governativa, in considerazione del ruolo avuto dalla città col suo Polo energetico nello sviluppo nazionale, ha concluso Tedesco. Nel corso della riunione di questa mattina ho condiviso le preoccupazioni espresse dalla Regione Lazio e dal neo Sindaco di Civitavecchia sull'impatto socio-economico sul territorio derivante dall'uscita dal carbone della Centrale Enel di Torrevaldaliga, che vede coinvolte centinaia di lavoratori. Il predetto impatto, come ho tenuto a precisare, riguarda direttamente anche il porto di Civitavecchia che sta risentendo della riduzione dell'attività produttiva della Centrale, avendo registrato, già nei primi mesi del 2019, un dimezzamento dell'importazione di carbone. Pur prendendo atto delle precise indicazioni pervenute durante l'incontro odierno circa la riconversione a gas della Centrale (avendo già Enel presentato un'istanza in tal senso), ho ritenuto opportuno precisare, analogamente a quanto sostenuto dal sindaco di Civitavecchia, l'importanza che, a breve, giungano assicurazioni anche sullo sviluppo delle energie rinnovabili, che dovrebbero accompagnare la phase out dal carbone. Pertanto, ho auspicato che l'iniziativa promossa dalla Regione Lazio di istituire una Zona Logistica Semplificata (ZLS) intorno al porto di Civitavecchia (così come a Gaeta e Fiumicino), il cui Gruppo di lavoro sarà coordinato da questa **AdSP**, possa essere sfruttata anche nel senso di uno sviluppo di impianti volti alla produzione di energie rinnovabili (ad es. fotovoltaico), rispetto ai quali Enel ha già manifestato interesse. Ritengo che sia, altresì, auspicabile che venga assecondata la proposta del sindaco Tedesco di istituire un Tavolo ad hoc per Civitavecchia in ragione della particolare



Terzo Binario

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

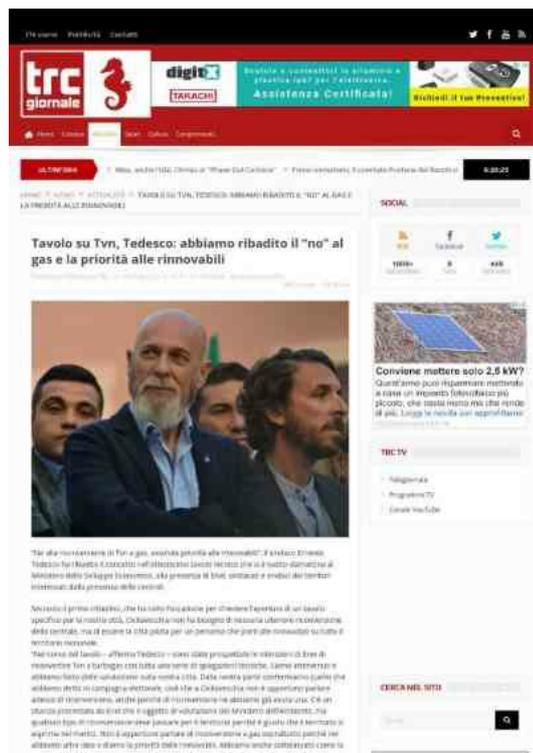
situazione in cui versa il territorio a seguito del calo di produttività della Centrale di Torrevaldaliga, dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo.

Tavolo su Tvn, Tedesco: abbiamo ribadito il no al gas e la priorità alle rinnovabili

'No alla riconversione di Tvn a gas, assoluta priorità alle rinnovabili. Il sindaco Ernesto Tedesco ha ribadito il concetto nell'attesissimo tavolo tecnico che si è svolto stamattina al Ministero del

No alla riconversione di Tvn a gas, assoluta priorità alle rinnovabili. Il sindaco Ernesto Tedesco ha ribadito il concetto nell'attesissimo tavolo tecnico che si è svolto stamattina al Ministero dello Sviluppo Economico, alla presenza di Enel, sindacati e sindaci dei territori interessati dalla presenza delle centrali. Secondo il primo cittadino, che ha colto l'occasione per chiedere l'apertura di un tavolo specifico per la nostra città, Civitavecchia non ha bisogno di nessuna ulteriore riconversione della centrale, ma di essere la città pilota per un percorso che porti alle rinnovabili su tutto il territorio nazionale. Nel corso del tavolo afferma Tedesco sono state prospettate le intenzioni di Enel di riconvertire Tvn a turbogas con tutta una serie di spiegazioni tecniche. Siamo intervenuti e abbiamo fatto delle valutazioni sulla nostra città. Dalla nostra parte confermiamo quello che abbiamo detto in campagna elettorale, cioè che a Civitavecchia non è opportuno parlare adesso di riconversione, anche perché di riconversione ne abbiamo già avuta una. C'è un'istanza presentata da Enel che è oggetto di valutazione del Ministero dell'Ambiente, ma qualsiasi tipo di riconversione deve passare per il territorio perché è giusto che il territorio si esprima nel merito. Non è opportuno parlare di riconversione a gas soprattutto perché noi abbiamo altre idee e diamo la priorità delle rinnovabili. Abbiamo anche sottolineato come la nostra città abbia pagato in termini di servitù alla centrale Enel, e quindi anche alla nazione, un prezzo alto sia dal punto di vista ambientale che da quello occupazionale. Abbiamo invece chiesto che Civitavecchia

possa diventare città pilota, un punto di riferimento in un percorso che porta alle rinnovabili. Non ci siamo minimamente riferiti ad una riconversione a gas che non ci appartiene, ma abbiamo sottolineato come la nostra città possa essere da esempio per quello che è lo sviluppo del rinnovabile. Se è inopportuno parlare di gas continua il Capo dell'Amministrazione è invece tempo di attivarsi, ed anzi siamo in ritardo, sulle energie rinnovabili. In tal senso ho chiesto espressamente, tanto all'Enel quanto al Governo, che Civitavecchia sia dichiarata città-pilota e sperimentale a livello nazionale dei progetti sulle fonti rinnovabili di energia e sull'innovazione tecnologica. Ciò dovrà avvenire anche e soprattutto affinché i livelli occupazionali attuali non solo siano tutelati, ma incrementati attraverso appositi investimenti di cui ha parlato l'ing. Dialuce proprio a proposito delle rinnovabili. Massima attenzione andrà dunque dedicata al ruolo delle imprese locali ed in tal senso ho voluto rappresentare ad Enel le gravi difficoltà che sta attraversando in questi giorni la nostra imprenditoria: ho riscontrato la disponibilità dell'azienda ad un confronto e quindi convocherò a giorni un tavolo istituzionale locale alla presenza dell'ente, delle imprese, delle organizzazioni sindacali e delle associazioni di categoria. Ho però anticipato che un confronto permanente sulla sola situazione di Civitavecchia dovrà aprirsi, parallelamente, anche in sede governativa, in considerazione del ruolo avuto dalla città col suo Polo energetico nello sviluppo nazionale, ha concluso Tedesco. Nel corso della riunione di questa mattina ho condiviso le preoccupazioni espresse dalla Regione Lazio e dal neo Sindaco di Civitavecchia sull'impatto socio-economico sul territorio derivante dall'uscita dal carbone della Centrale Enel di Torrevaldaliga, che vede coinvolte centinaia di lavoratori. Il predetto impatto, come ho tenuto a precisare, riguarda direttamente anche il porto di Civitavecchia che sta risentendo della riduzione dell'attività produttiva della Centrale, avendo registrato, già nei primi mesi del 2019, un dimezzamento dell'importazione di carbone. Pur prendendo atto delle precise indicazioni pervenute durante l'incontro odierno circa la riconversione a gas della Centrale (avendo già Enel presentato un'istanza in tal senso), ho ritenuto



Trc Giornale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

opportuno precisare, analogamente a quanto sostenuto dal sindaco di Civitavecchia, l'importanza che, a breve, giungano assicurazioni anche sullo sviluppo delle energie rinnovabili, che dovrebbero accompagnare la phase out dal carbone. Pertanto, ho auspicato che l'iniziativa promossa dalla Regione Lazio di istituire una Zona Logistica Semplificata (ZLS) intorno al porto di Civitavecchia (così come a Gaeta e Fiumicino), il cui Gruppo di lavoro sarà coordinato da questa AdSP, possa essere sfruttata anche nel senso di uno sviluppo di impianti volti alla produzione di energie rinnovabili (ad es. fotovoltaico), rispetto ai quali Enel ha già manifestato interesse. Ritengo che sia, altresì, auspicabile che venga assecondata la proposta del sindaco Tedesco di istituire un Tavolo ad hoc per Civitavecchia in ragione della particolare situazione in cui versa il territorio a seguito del calo di produttività della Centrale di Torrealdaliga, dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo.

Cronache di Napoli

Napoli

Fincantieri, da Di Maio solo promesse

CASTELLAMMARE DI STABIA (ae) - Dei 75 milioni promessi dal ministro Luigi Di Maio non c'è ancora nessuna traccia. Dopo il varo della nave Trieste, gli operai sono tornati a lavorare a pezzi di nave e il futuro torna ad essere pieno di nubi. E' ancora il caso Fincantieri a preoccupare le istituzioni cittadine, a distanza di solo un mese dal varo della Trieste che portò a Castellammare il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. Ieri mattina il sindaco Gaetano Cimmino ha scritto al ministro Di Maio, all'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono, al presidente della giunta regionale Vincenzo De Luca e al presidente dell'**autorità portuale** Pietro Spirito. L'obiettivo? Chiedere un tavolo tecnico permanente per Fincantieri. "E' questa la nostra richiesta - afferma il primo cittadino - Adesso è il momento di unire ulteriormente le forze e cooperare per garantire serenità a centinaia di famiglie. Nello stesso tempo - continua - bisogna imprimere una svolta decisa ad un polo industriale che merita un piano di rilancio all'altezza della sua storia e del suo impatto per il territorio e per tutto il meridione d'Italia". Sulla vicenda Fincantieri sono tornati anche i consiglieri di opposizione stabiese, che hanno chiesto la convocazione di un Consiglio comunale ad hoc per affrontare anche la vertenza Terme. "Purtroppo le nubi sulla prospettiva del cantiere rimangono - affermano i consiglieri di minoranza - Dopo anche la discussione che si è svolta in Consiglio Regionale, il documento unitario approvato in Consiglio Comunale, e dopo gli annunci fatti dal Governo e da Fincantieri, servirebbe un'iniziativa forte per mettere tutti, compresa l'**autorità portuale**, attorno a un tavolo affinché sia messa in campo una conferenza dei servizi per dare seguito agli impegni assunti".



Stylo 24

Napoli

«Voglia di dimostrare con i fatti che continua un percorso di cambiamento»

Presunto giro corruttivo al porto di Napoli, Stylo24 ha raccolto le considerazioni del presidente dell' Authority, Pietro Spirito, per fare il punto sulle conseguenze dell' inchiesta

GIANCARLO TOMMASONE

di Giancarlo Tommasone L'inchiesta che ha interessato lo scalo partenopeo e l' Authority di Napoli, lo scorso 27 maggio, ha fatto emergere presunte illecite assegnazioni di appalti dietro il versamento di tangenti; Stylo24 ha raccolto sul caso, le considerazioni del presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito. L'inchiesta su un presunto giro corruttivo allo scalo marittimo di Napoli, ha portato a sei arresti e a indagare anche dipendenti dell' Authority, tra i quali l'ex segretario generale. Cosa è cambiato dal 27 maggio scorso? Sono state messe in campo delle misure organizzative per evitare il ripetersi di episodi come quelli contestati dalla magistratura? «Le inchieste della magistratura, se si ricostruiscono i fatti nel loro flusso cronologico, sono iniziate precedentemente, ed avevano già condotto ad altri provvedimenti, anche da parte dell' Autorità». Lei, è bene chiarirlo, non risulta indagato, ma avrebbe dovuto essere ascoltato in Procura, come persona informata dei fatti. E' stato convocato dai pm titolari dell'inchiesta? «Per la verità sono io che ho formalmente chiesto di essere ascoltato. Sarà la magistratura a valutare tale richiesta». Ha dichiarato: l' Adsp del Mar Tirreno Centrale si costituirà parte civile. E poi: la parte dell'inchiesta sugli appalti di manutenzione era parzialmente nota e avevamo adottato dei provvedimenti organizzativi interni per governare il fenomeno. Che tipo di provvedimenti erano stati adottati? «E' stato già licenziato un dipendente dell' Adsp che aveva confessato di essere parte del sistema corruttivo: tale provvedimento è stato anche confermato in giudizio. Poi, abbiamo in parallelo effettuato una analisi sulle procedure utilizzate, identificando, sugli appalti di manutenzione del passato, una tendenza agli affidamenti diretti ed al frazionamento dei lavori: abbiamo introdotto correttivi per superare queste anomalie». La sede dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale ha letto le intercettazioni relative alle conversazioni tra dipendenti dell' Authority e imprenditori? «Ho letto gli atti». Cosa ha provato quando ha appreso delle parole di persone che, secondo l'accusa, si sarebbero "spartite" appalti e avrebbero pilotato gare, grazie al presunto intervento di dipendenti dell' Autorità portuale? «Ovviamente, ho provato molta amarezza. Quando si lavora per tutelare l'interesse generale, come fanno la larghissima parte dei dipendenti dell' Autorità, si prova sempre rabbia per le ombre che, per il comportamenti di pochi, si riverberano sul lavoro serio di tanti». E' stata intercettata anche una sua conversazione. Avviene il 15 dicembre del 2017. Al centro della discussione che intrattiene con Maria Teresa Valiante, la firma per la concessione del manufatto "ex Cogemar" alla Tt Lines. Perché ha chiamato Valiante (una semplice dipendente), e invece non ha chiamato direttamente Emilio Squillante (che dal 31 gennaio 2017, rivestiva il ruolo di dirigente dell' Ufficio Demanio dell' Adsp)? «Capita molto spesso, e non credo solo a me, che occorra ricordare l'urgenza di concludere procedimenti amministrativi. Voglio sottolineare che, all'atto del mio insediamento, ci siamo trovati di fronte alla necessità di completare una consistente quantità di procedimenti amministrativi rimasti inevasi nel corso degli anni. Ho parlato in quel caso - uno dei tanti originanti dal passato - con Maria Teresa Valiante, come mi capita di fare con altri funzionari dell' Autorità, per dialogare direttamente con chi sta seguendo un determinato iter». Quanto ha influito l'inchiesta, sull'umore del Palazzo dell' Autorità portuale? «Quando persone perbene, che svolgono con serietà il proprio lavoro, vedono messo in discussione l'operato di parte dell'attività della propria istituzione per effetto del presunto comportamento di pochi, si prova inevitabilmente amarezza». Che aria si respira



Stylo 24

Napoli

adesso a Piazzale Pisacane? «C'è voglia di dimostrare con i fatti che continua un percorso di cambiamento e di rinnovamento».

LA POLEMICA Un mese fa l' Authority ha sottoposto la scelta all' ente che, denuncia Oggiano, è rimasto silente fino ad oggi

Terminal: Le Vele o acquisto dal privato «Ma il Comune ci ha tenuti all' oscuro»

Evidentemente le scelte sul porto si fanno altrove Ora subito una riunione con tutti i capigruppo

Da anni il porto di Brindisi non ha un terminal passeggeri pubblico. L' unico in funzione, infatti, è quello privato di Costa Morena mentre quello progettato dall' allora Autorità portuale brindisina, meglio noto come Le Vele, è stato bloccato per molto tempo a causa di un' indagine giudiziaria poi chiusasi con un nulla di fatto. E così, per superare questo problema che anche il sindaco Riccardo Rossi aveva segnalato al presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale **Ugo Patroni Griffi**, proprio il comitato di gestione dell' Authority ha dato mandato al rappresentante del Comune di Brindisi, Alfredo Lonoce, di predisporre, dopo avere sentito l' amministrazione comunale e gli operatori portuali, il punto da affrontare nella riunione successiva per mettere finalmente fine all' assenza di un terminal privato. Le possibilità prospettate, in particolare, sono due: l' acquisto del terminal privato al costo, pare, di circa 4,2 milioni di euro o, invece, la realizzazione del vecchio progetto Le Vele. Tutto questo, però, accadeva il 30 aprile scorso mentre ad oggi, denuncia il capogruppo di Fratelli d' Italia e vice presidente del consiglio comunale Massimiliano Oggiano, nessuno è stato informato della necessità di assumere questa decisione né è stato coinvolto nella scelta. Ecco perché Oggiano chiede, in tempi brevissimi, una riunione ad hoc della conferenza dei capigruppo per affrontare la questione. «La politica deve intervenire: devono dirci che intenzioni hanno», è il suo appello. «È passato più di un mese e mezzo - fa notare il consigliere - ma su questo argomento c' è sempre stato un silenzio tombale. Ora bisogna capire perché è passato tanto tempo prima che riuscissimo, solo grazie allo zelo di andare a recuperare il verbale della riunione, a sapere che l' Autorità di sistema ha delegato il rappresentante brindisino nel comitato di gestione ad istruire la procedura e scegliere, in sostanza, tra l' acquisto del terminal privato e la realizzazione del vecchio progetto. Una cosa di una gravità inaudita, soprattutto in un momento in cui l' attenzione sull' infrastrutturazione del porto è altissima ed anche il conflitto istituzionale è lampante». Di chi sia la responsabilità, dell' ingegner Lonoce per non avere eventualmente informato l' amministrazione, o del sindaco che a sua volta non avrebbe informato il consiglio comunale e gli operatori, «sulla vicenda del terminal passeggeri si sta giocando una partita fondamentale per il futuro del porto. Eppure lo stesso consiglio comunale, all' unanimità, aveva approvato un ordine del giorno che comprendeva anche la necessità di avere un terminal. A questo punto cosa dobbiamo pensare? Evidentemente le sorti del porto, se tanto mi dà tanto, vengono decise in altre stanze». Per questo, Oggiano chiede formalmente «la convocazione urgente di una conferenza dei capigruppo per discutere di questo argomento. Anche perché l' acquisto del terminal peserebbe direttamente sulle casse dell' Autorità di sistema mentre per il progetto Le Vele ci sono risorse già stanziare, seppur non rendicontate, rivenienti da Por datati. Ma all' epoca furono messi a disposizione 10 milioni di euro con fondi terzi».



Informazioni Marittime

Bari

Agenzia delle dogane presenta la "rivoluzione" digitale

Nel porto di Bari verrà sperimentato un processo di digitalizzazione delle procedure, dallo sbarco alla consegna della merce. In campo finanziamenti europei e l' Agenzia per l' Italia digitale

Un processo di digitalizzazione che abbia come modello - e luogo di sperimentazione iniziale - il porto di Bari. Via le scartoffie, largo ai cellulari, alle app e agli schermi, riducendo il più possibile il gap tecnologico che spera l' Italia dagli altri paesi europei, andando a incidere sulla velocità con cui la merce si libera dei nulla osta. Oggi l' Agenzia delle Dogane, nel corso di un convegno a Roma, ha presentato un nuovo progetto di digitalizzazione delle procedure definito «rivoluzionario». Ad assistere alla presentazione i principali soggetti istituzionali e imprenditoriali: ministero dei Trasporti, Capitanerie, **autorità di sistema portuale**, società di informatica pubbliche e private. A breve l' Agenzia per l' Italia digitale, l' ufficio della presidenza del Consiglio dei ministri incaricato di digitalizzare la pubblica amministrazione, avvierà procedure sperimentali nel porto di Bari, come previsto nel Piano triennale per l' informatica 2019-2021 . Bari è infatti il porto individuato dal PON infrastrutture e reti 2014-2020 , che prevede finanziamenti sull' information technology. In una prima fase verrà realizzato un modello generale di scambio dati tra le varie **autorità** dello scalo pugliese. Successivamente si attuerà il programma PON con la completa digitalizzazione di imbarco e sbarco, del controllo logistico di stoccaggio, del pagamento delle tasse di ancoraggio e di quelle portuali. Infine, una fase finale coinvolgerà gli operatori attraverso le associazioni di categoria per testare praticamente i software. L' obiettivo dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli è creare un' unica catena logistica che vada dalle merci sdoganate in mare ai luoghi di consegna, creando il tanto auspicato corridoio unico di sdoganamento: un ecosistema di scambio dati continuo, veloce, senza intoppi, che faccia dialogare efficacemente le decine di **autorità** che partecipano alla burocrazia dello sdoganamento. «Ciò consentirebbe di liberare rapidamente le aree portuali, spesso congestionate», sottolinea Benedetto Mineo , direttore dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli che collaborerà con l' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale, presieduta da Ugo Patroni Griffi . Nel corso del convegno dell' Agenzia delle dogane, Griffi ha detto che i cinque porti dell' **Autorità di sistema portuale** pugliese stanno investendo in nuove tecnologie, soprattutto nel campo della security, o in campo ambientale con il progetto ISMAEL, Integrated System for the Assessment of Environmental impacts in transport Logistics, un software di analisi ambientale. - credito immagine in alto.



Scalo per idrovolanti il progetto prende forma

Prende forma il progetto per la realizzazione dello scalo per l'atterraggio degli idrovolanti nel **porto** di Brindisi. Dopo numerosi incontri preparatori fra Autorità Portuale di Sistema, Capitaneria di **Porto**, Comune, Confindustria Brindisi, Enac, Aeroporti di Puglia e Aviazione Marittima Italiana, si è tenuto nei giorni scorsi presso la sede di Confindustria Brindisi un confronto tecnico-operativo per definire la fattibilità della proposta. Il progetto ha preso corpo nel corso della «Seconda giornata di studio sugli idroscali storici d'Italia» svoltasi nella sala convegni di Confindustria Brindisi nel novembre scorso. Fin dal primo momento l'ipotesi del ripristino dell'idroscalo di Brindisi, proposta dal presidente dell'Aviazione Marittima Italiana, il Comandante Orazio Frigino, è stata accolta con entusiasmo da tutti i soggetti partner dell'iniziativa. «Valorizzare gli idroscali storici come elemento di appeal per la promozione turistica del territorio è il primo obiettivo - ha commentato il presidente di Confindustria Brindisi, Patrick Marcucci - di una serie di attività collaterali, ma non per questo meno importanti, che intendiamo promuovere». In particolare il riferimento è alle opportunità legate al campo della promozione turistica e culturale, della formazione, della manutenzione dei velivoli e di tutto l'indotto connesso. «In passato Brindisi ha già avuto un idroscalo, appena fuori dal **porto** interno. Oggi stiamo mettendo in campo tutte le nostre energie per far sì che il **porto** possa essere dotato anche di questa tipologia di traffico». Queste le parole del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi che ha aggiunto: «Ho già dato mandato ai nostri tecnici, e medesima cosa farà Aeroporti di Puglia, di verificare nello studio di fattibilità già avviato per la realizzazione di un dente di attracco in ambito aeroportuale se tale infrastruttura possa essere utilizzata, anche, quale idro-superficie». Parole pienamente condivise dal direttore generale di Aeroporti di Puglia, l'arch. Marco Catamerò, che si è detto pronto a collaborare con tutti gli attori deputati al controllo dell'area per garantire il rispetto delle norme di security. Anche il comandante della Capitaneria di **Porto** di Brindisi, Giovanni Canu, si è espresso con toni entusiastici, garantendo la piena disponibilità dell'ente, per quanto di sua competenza, al fine di creare un sistema continuo di security che consenta un unico circuito per il passeggero. A suo avviso le potenzialità del **porto** di Brindisi infatti equivalgono - seppur in una dimensione più piccola - a quelle del **porto** di **Genova**. Al termine dei lavori è stato definito il prossimo step che vedrà coinvolti gli stakeholder nella fase tecnico - valutativa per dare finalmente corpo al progetto che porterà alla rinascita dello storico idroscalo brindisino, alla conferma dell'importanza del **porto**, al riconoscimento del grande valore acquisito negli anni dal settore aeronautico e del ruolo strategico che la città di Brindisi ha da sempre rappresentato nel Mediterraneo.



FreshPlaza

Taranto

Porto di Taranto: opportunita' di import/export per l' ortofrutta di Basilicata e Puglia

VINCENZO IANNUZZIELLO

I prodotti ortofrutticoli di tutto il metapontino, della provincia di **Taranto**, del Salento e di altri areali compresi tra la Basilicata e la Puglia saranno presto movimentati da una rete logistica intermodale tutta nuova. Ne abbiamo parlato con Sergio Prete, presidente dell' Autorità Portuale di **Taranto**. "La rete logistica intermodale, ancora in fase di costruzione, si sta realizzando attraverso 3 assi principali. Il primo " la prossima apertura, tra fine giugno e i primi giorni di luglio, del terminal container del **porto di Taranto** . Nei prossimi giorni, sigleremo l' atto di concessione (della durata di 49 anni), in favore della societ  turca Yilport , che permetter  di riavviare il traffico da e per il **porto**, dando particolare rilevanza alla valorizzazione dell' import/export locale, specie a quello ortofrutticolo . L' obiettivo " quello di accorciare le distanze tra i diversi Paesi UE ed extra UE. Da questo punto di vista contiamo molto sul supporto dell' operatore che gestir  il terminal e che, avendo una rete gi  di 22 porti a livello mondiale, potr  consentire agli operatori di avere dei mercati di sbocco o di accesso molto importanti". "A seguire abbiamo la nuova Zes jonica che, oltre a unificare  il **porto** insieme a tutta la provincia di **Taranto**, unisce anche l' intera Basilicata, regione che vede nell' agroalimentare uno degli asset con le maggiori potenzialit  di sviluppo proprio per la possibilit  di nuovi insediamenti o di potenziamento degli insediamenti gi  presenti, sempre finalizzati all' import/export da e per il **porto di Taranto**". "Per quanto riguarda il terzo asse, sul quale si sta lavorando da tempo, " quello delle cosiddette aree logistiche integrate , ossia la programmazione che il ministero sta facendo, insieme alle regioni meridionali, per razionalizzare gli interventi da candidare ai finanziamenti comunitari". "In tutto questo, occorre mettere a sistema il **porto** con le altre infrastruttura logistiche e trasportistiche. In un periodo fondamentale per il comparto ortofrutticolo di tutto il Sud Italia, la rete potrebbe essere un ausilio importante. E' per  del tutto evidente che l' aiuto passa anche da interventi nell' ambito della produzione e della logistica commerciale dei prodotti ortofrutticoli". "Queste infrastrutture e i vari servizi che il **porto di Taranto** offriranno saranno di valorizzazione e di supporto, ma " fondamentale che tutti i soggetti della filiera produttiva facciano anch' essi un salto di qualit  , come, ad esempio, la creazione di eventuali gruppi o consorzi che, avendo maggiori potenzialit , permettano loro di poter far fronte alle richieste di mercato. La produzione e le filiere vanno insomma adeguate alle richieste del mercato stesso". "In autunno sar  operativa anche la piattaforma logistica di 200.000 mq che, oltre a vantare di una piastra agroalimentare, " presente anche un magazzino a temperatura controllata di circa 5mila mq, al cui interno si trover  non solo l' anti cella, ma anche altre 5 celle autonome con temperature da 0 a -28 gradi. Di queste 5 celle, quattro saranno da 600 mq e una da 1000 mq. La piattaforma logistica " anche dotata di un raccordo ferroviario che consente una perfetta intermodalit , potendo quindi essere alimentata sia lato mare, sia lato ferrovia sia lato terra". "Sicuramente - conclude Prete - la possibilit  di poter utilizzare il trasporto via mare, ma soprattutto di poter raggiungere pi  facilmente il **porto** di imbarco o di ricevimento della merce, abatter  anche i costi di trasporto dei nostri operatori, che oggi utilizzano altri porti sostenendo oneri certe volte superiori rispetto al nolo marittimo della merce". Contatti: Autorit  di Sistema Portuale del Mar Ionio - **Porto di Taranto** Porto Commerciale - Molo San Cataldo 74123 a' **Taranto** (TA) Tel.: (+39) 099.4711611 Email: segreteria@port.taranto.it Web: port.taranto.it.



CASSANO Ieri mattina la Procura di Castrovillari ha disposto il provvedimento

Dissequestrata la foce dello Stombi

L'associazione "Laghi di Sibari": «Giornata storica». Atteso lo sblocco della navigabilità

CASSANO - Ieri mattina la Procura di Castrovillari ha disposto il dissequestro della foce del canale Stombi. Ad annunciarlo, nel primo pomeriggio di ieri, è stato il presidente dell'associazione "Laghi di Sibari", Luigi Guaragna. Il dissequestro della foce del canale degli Stombi, l'unica strada che permette, via mare, di entrare e uscire dal complesso nautico dei Laghi di Sibari, è arrivato dopo otto mesi dal sequestro probatorio. Era sabato 6 ottobre quando gli uomini della Capitaneria di porto di Corigliano e i carabinieri forestali della stazione di Corigliano, in esecuzione del decreto emesso il giorno prima dal sostituto procuratore presso la Procura della Repubblica di Castrovillari, Angela Continisio, effettuarono il sequestro probatorio della foce del canale degli Stombi e dell'area circostante. In quella stessa occasione gli uomini della Capitaneria di porto e dei carabinieri forestali di Corigliano notificarono a due persone, Mario Innocenzo Rummolo, 60 anni, ex responsabile del settore Lavori pubblici del Comune di Cassano, e Mario Lauri to, 40 anni, ex direttore dei lavori, il deferimento all'autorità giudiziaria «per stoccaggio abusivo di rifiuti originati dai lavori di pulizia del canale accumulando un quantitativo di sabbia pari a 7mila metri cubi sul molo in difetto di autorizzazione». Dopo circa 250 giorni dal sequestro è arrivato il tanto agognato dissequestro. «Il Comune di Cassano - ha annunciato, con una nota diramata nel primo pomeriggio di ieri, il presidente dell'associazione "Laghi di Sibari", Luigi Guaragna - ci ha informati dell'avvenuta notifica del provvedimento di dissequestro da parte della magistratura. Una notizia che attendevamo da tempo con trepidazione e che ci riempie di gioia. Quella di oggi - ha sottolineato Guaragna - è una giornata storica. Il lavoro portato avanti in questi mesi è ampiamente ripagato dal risultato finale. Resterà tempo e modo per analizzare le responsabilità dei disastri passati. L'importante ora - ha sostenuto il presidente dell'associazione - è mettersi a lavorare perché i ritardi accumulati possano essere ridotti, così da garantire il ripristino della navigabilità quanto prima, possibilmente già alla metà di luglio. Continueremo a fare il nostro dovere. Già ieri abbiamo incontrato i tecnici del Comune e della società incaricata di procedere al completamento della benna dragante. Seguiremo ora l'evoluzione della vicenda con un solo obiettivo: far sì che i lavori di disinsabbiamento possano avere inizio al più presto». Sulla vicenda è intervenuto anche il consigliere regionale Gianluca Gallo, firmatario di una proposta legislativa poi confluita, nel 2018, nella legge regionale che disciplina la navigabilità del braccio d'acqua che unisce al mare aperto le darsene del porto dei Laghi di Sibari: «Si tratta di un'ottima notizia ha commentato Gallo - che certifica la bontà degli sforzi profusi, nel rispetto dell'inchiesta portata avanti dalla Procura e senza mai interferire con essa».



L'Unione Sarda

Cagliari

Authority. Lo sfogo di Deiana, la mozione del M5S

«Il porto canale è aperto»

«Il porto canale non è chiuso. Chi sostiene il contrario mistifica pericolosamente la realtà e danneggia la reputazione commerciale dello scalo di Cagliari a livello internazionale». Lo precisa il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna, Massimo Deiana. «Contrariamente a quanto alcuni affermano, è aperto ai traffici ed è operativo in tutti i suoi settori: Ro-ro, rinfuse, passeggeri, crociere, semirimorchi e auto. Per quanto riguarda i container, nonostante il recente annuncio di un importante terminalista di chiudere la sua attività e licenziare il proprio personale, confermo ancora una volta che lo scalo è e rimane comunque in grado di ricevere e spedire container attraverso altri operatori che si stanno facendo carico del traffico». Deiana è un fiume in piena: «Trovo disdicevole e pericolosa una speculazione di tale portata, che assume i connotati di un vero e proprio sciacallaggio su una vicenda estremamente delicata, al solo fine di una triste e decadente ricerca di visibilità sui canali di informazione». Necessaria, in questa fase la prudenza. «Quello che Cagliari e la Sardegna stanno attraversando è un momento di transizione molto delicato. Allarmare i mercati con notizie infondate rischia di allontanare i nostri interlocutori e scoraggiare quei potenziali investitori». Quello di Deiana è un richiamo al senso di responsabilità. Intanto sulla vertenza Cict e gli avvisi di licenziamento è intervenuto il gruppo M5s. «Sono scattati i primi avvisi di licenziamento per i 210 lavoratori della Cict. Quello che più temevamo. Dov'era il presidente Solinas fino a ieri? Quali impegni gli hanno impedito di interessarsi ai suoi concittadini che a breve resteranno a casa? È arrivato troppo tardi. Soltanto ieri Solinas, dopo aver snobbato la vertenza, ha chiesto l'intervento del Governo». Ancora: «Non possiamo abbandonare i portuali e le loro famiglie. Dobbiamo metterci subito al lavoro». La capogruppo Desirè Manca e i consiglieri Li Gioi, Fancello, Cuccu, Ciusa e Solina annunciano battaglia, partendo dalla mozione per chiedere al Governatore e alla Giunta di riferire in Aula quali siano le azioni che intendono intraprendere per garantire la salvaguardia dei posti di lavoro.

The collage contains three distinct items:

- Top Left:** A newspaper clipping from 'Cagliari' dated June 19, 2019. The headline reads 'Picchia e minaccia la moglie' (Beats and threatens the wife). The sub-headline says 'Arrestato dalla Polizia, non dovrà avvicinarsi alla donna' (Arrested by the Police, must not approach the woman). The article describes an assault on a woman in a residential area.
- Top Right:** A smaller newspaper clipping with the headline 'Via Roma Ruba in un locale: in cella' (Via Roma Robbery in a bar: in jail). The sub-headline says 'Tenta un furto nel bar chiuso dalla Polizia' (Attempts a theft in the bar closed by the Police).
- Bottom:** A large advertisement for 'Marcello Mamei e figli' shoes. The headline is 'APRE AL PUBBLICO CON UNA GRANDE LIQUIDAZIONE DELLE MIGLIORI CALZATURE UOMO - DONNA - BAMBINO' (Opens to the public with a great liquidation of the best shoes for men, women, and children). It features various shoe models with price tags ranging from 10 to 25 euros.

Il Secolo XIX

Cagliari

Conthship lascia Cagliari: 210 licenziati

Dopo Gioia Tauro ceduto a Msc, il gruppo abbandona lo scalo sardo, schiacciato dalla concorrenza nel Mediterraneo

Simone Gallotti / GENOVA Quando uno dei principali gruppi portuali europei aveva deciso di investire a Cagliari, sembrava che anche la Sardegna potesse entrare nella classifica degli hub del Mediterraneo. Dopo sedici anni a pagare il prezzo più alto di quel sogno ambizioso e mai realizzato, sono i 210 portuali che stanno per ricevere le lettere di licenziamento. Le ha spedite Contship, uno dei principali player dello shipping italiano, controllato da un colosso tedesco del settore. Non era più possibile andare avanti anche quando l'ultimo cliente, la compagnia Hapag -Lloyd, ha scelto altre banchine per far sbarcare la propria merce. E ora su quei 400 mila metri quadri di piazzale rimangono solo pochi container, il resto è asfalto libero: una capacità da più di un milione di contenitori, ma sono meno di 50 mila quelli movimentati nei primi mesi dell'anno. Così ai camalli del porto canale di Cagliari resta solo la piazza: oggi manifesteranno davanti al Consiglio regionale e a loro si aggiungeranno, come spiegano i sindacati, anche i colleghi già licenziati o a rischio, delle altre aziende in crisi. «Chiediamo che la situazione sia gestita al pari di grandi realtà industriali come l'ex Alcoa - tuona William Zonca, segretario regionale della Uil trasporti - perché sono in ballo centinaia di posti di lavoro con enormi ricadute economiche sul territorio. Non vogliamo ammortizzatori sociali, ma sviluppo e futuro per il porto di Cagliari». LA GRANDE CRISI DEL SUD Non tutti i porti sono uguali: in alcuni scali la merce raggiunge direttamente via terra il mercato di destinazione. In altri invece il container sbarcato dalla nave più grande, aspetta sul piazzale un altro cargo che lo trasporti al terminal finale: è il transhipment, un segmento dello shipping su cui il Sud ha puntato e che attraversa una lunga crisi. Il porto di Cagliari era nato per tentare di tenere testa agli scali di trasbordo più forti del Mediterraneo, non potendo contare sulla sola economia sarda per attirare volumi. Per un po' ha funzionato, ma ora la pressione dei concorrenti di Malta, Marocco e Spagna lo ha affossato. Una strategia che ha penalizzato anche l'altro gigante del Sud Italia, Gioia Tauro, che ha rischiato di fare la stessa fine, salvato solo all'ultimo da Msc, secondo gruppo al mondo del settore container. Anche le banchine calabresi erano gestite da Contship, uscita sconfitta da un lungo braccio di ferro proprio con l'armatore Gian Luigi Aponte. Cagliari è la seconda fase di un cambio di strategia degli italo -tedeschi, secondo tassello dell'effetto domino provocato dal ritiro dal settore transhipment, almeno nel nostro Paese. A Cecilia Battistello, la manager al vertice dell'azienda, rimangono in Italia le banchine della Spezia e di Ravenna, al riparo per ora dalla tempesta della crisi del mercato, proprio per la loro vicinanza ai mercati. A Cagliari i numeri erano diventati pesanti: il traffico è crollato del 90% e le perdite economiche nel 2018 sono arrivate a più di 3 milioni di euro. Così Contship ha staccato la spina, pagando l'ultimo stipendio ai lavoratori, come ha comunicato l'azienda. La Cgil spara sul ministero dei Trasporti e addossa anche al governo la responsabilità dei 210 licenziamenti: «Nessun ministro interviene, nonostante le nostre grida di allarme lanciate già da un anno. Ancora una volta si dà uno schiaffo violento ai lavoratori dopo aver utilizzato fondi pubblici e incentivi a vario titolo» spiega Natale Colombo segretario della Filt. La Cisl rincara: «Hanno voluto togliere la spina a tutti i costi, nonostante le promesse e gli impegni presi nei due incontri al ministero». E da Roma aspettano notizie anche i 210 portuali. -



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Cagliari

Licenziati in 210 al porto canale

cagliari

CAGLIARI. Ora è ufficiale: dopo l'annuncio di Cict, la società del gruppo Contship che si occupa del traffico container al **porto** canale di Cagliari e che nei giorni scorsi ha annunciato l'addio al capoluogo, sono scattati i primi avvisi di licenziamento collettivo per 210 lavoratori diretti. Dopo la comunicazione ai sindacati di ieri mattina è partita la mobilitazione: oggi alle 11 primo sit in davanti al Consiglio regionale con la partecipazione di altri colleghi licenziati o sulla strada del licenziamento in altre aziende in crisi. «Chiediamo che la situazione sia gestita al pari di grandi realtà industriali come l'ex Alcoa - spiega William Zonca, segretario regionale della Uil trasporti - perchè sono in ballo centinaia di posti di lavoro con enormi ricadute economiche sul territorio. Non vogliamo ammortizzatori sociali ma sviluppo e futuro per il **porto** di Cagliari». Il presidente dell'Autorità portuale sarda, Massimo Deiana, parla di «giorni molto tristi». «Ma non diciamo che il **porto** è chiuso - afferma - perchè questo può solo peggiorare la situazione e l'immagine a livello internazionale dello scalo industriale di Cagliari. Cict si occupa di una parte importante del traffico merci del **porto** canale, ma il lavoro nello scalo continua negli altri settori, anche nei container, con molte persone che continuano ad operare». «Da tempo - ricorda Deiana - stiamo cercando di affrontare questa situazione che arriva da lontano e dal mutato scenario di traffici internazionali». Quanto al disimpegno di Cict, il presidente dell'Authority spiega: «Vediamo gli sviluppi, la fase attuale è molto delicata».

The image shows a page from the newspaper 'La Nuova Sardegna' with several news articles. The main headline is 'AGRICOLTURA Coldiretti: attese di 3 anni per liquidare i pagamenti'. Other visible headlines include 'Oscar della pubblicità l'agenzia Sed Plus trionfa a Mediadstars', 'Copagri: la Regione torna protagonista sul latte', and 'LA VIGILANZA DEL LATTE La lotta dei pastori, incontro a Sassari'. There are also small photos and sub-headers for each article.

Porti: 210 licenziamenti in scalo industriale Cagliari

Cict (gruppo Contship) dice addio al capoluogo

(ANSA) - **CAGLIARI**, 19 GIU - Ora è ufficiale: sono scattati i primi avvisi di licenziamento collettivo per i 210 lavoratori diretti della Cict, la società del gruppo Contship che si occupa del traffico container al **porto** canale di **Cagliari** e che nei giorni scorsi ha annunciato l' addio al capoluogo. La comunicazione via Pec è appena arrivata questa mattina ai sindacati. Ed è già mobilitazione: domani alle 11 primo sit in davanti al Consiglio regionale non solo per gli addetti Cict, ma anche per i colleghi licenziati o sulla strada del licenziamento per le altre aziende in crisi. "Chiediamo che la situazione sia gestita al pari di grandi realtà industriali come l' ex Alcoa - spiega all' ANSA William Zonca, segretario regionale della Uil trasporti - perchè sono in ballo centinaia di posti di lavoro con enormi ricadute economiche sul territorio. Non vogliamo ammortizzatori sociali - chiarisce il sindacalista - ma sviluppo e futuro per il **porto** di **Cagliari**".



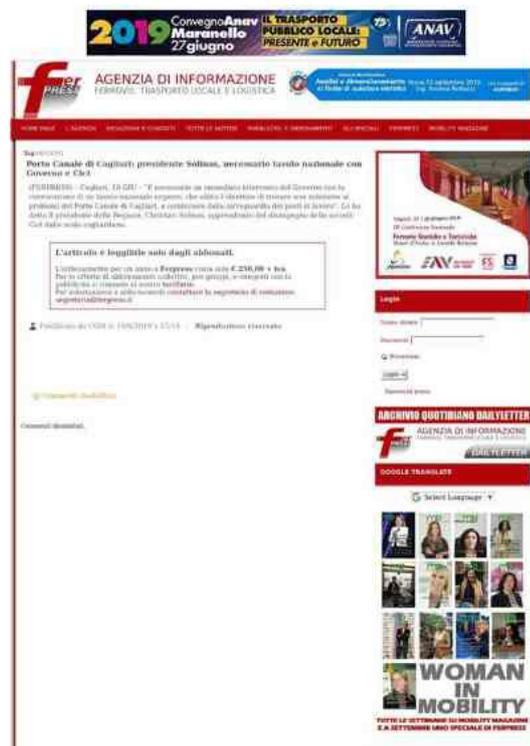
Porto canale Cagliari, 210 licenziamenti

Ora è ufficiale: sono scattati i primi avvisi di licenziamento collettivo per i 210 lavoratori diretti della Cict, la società del gruppo Contship che si occupa del traffico container al porto canale di Cagliari e che nei giorni scorsi ha annunciato l' addio al capoluogo. La comunicazione via Pec è appena arrivata ai sindacati. Ed è già mobilitazione: giovedì 20 giugno alle 11 primo sit in davanti al Consiglio regionale non solo per gli addetti Cict, ma anche per i colleghi licenziati o sulla strada del licenziamento per le altre aziende in crisi. "Chiediamo che la situazione sia gestita al pari di grandi realtà industriali come l' ex Alcoa - spiega all' ANSA William Zonca, segretario regionale della Uil trasporti - perchè sono in ballo centinaia di posti di lavoro con enormi ricadute economiche sul territorio. Non vogliamo ammortizzatori sociali - chiarisce il sindacalista - ma sviluppo e futuro per il porto di Cagliari". Il presidente dell' **Autorità portuale** di Sardegna, Massimo Deiana, parla di "giorni molto tristi". "Ma non diciamo che il porto è chiuso - dice all' ANSA a margine della presentazione del progetto Cagliari Port 2020 - perché questo può solo peggiorare la situazione e l' immagine a livello internazionale dello scalo industriale di Cagliari. Cict si occupa di una parte importante del traffico merci del porto canale, ma il lavoro nello scalo continua negli altri settori, anche nei container, con molte persone che continuano ad operare". "Da tempo - ricorda Deiana - stiamo cercando di affrontare questa situazione che arriva da lontano e dal mutato scenario di traffici internazionali. Anche Cagliari Port 2020 è un passo importante per il futuro, un investimento decisivo per il rilancio dello scalo". Quanto al disimpegno di Cict, il presidente dell' Authority spiega: "Vediamo gli sviluppi, la fase attuale è molto delicata. Stiamo cercando nuove soluzioni, ma per carità nessuno dica che il porto è chiuso".



Porto Canale di Cagliari: presidente Solinas, necessario tavolo nazionale con Governo e Cict

(FERPRESS) - Cagliari, 18 GIU - "È necessario un immediato intervento del Governo con la convocazione di un tavolo nazionale urgente, che abbia l'obiettivo di trovare una soluzione ai problemi del Porto Canale di Cagliari, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro". Lo ha detto il presidente della Regione, Christian Solinas, apprendendo del disimpegno della società Cict dallo scalo cagliaritano. Il nuovo governo regionale, pur non avendo responsabilità sulla passata gestione della vertenza, ha assunto da subito l'impegno con gli assessori competenti per rilanciare il porto e tutelare i lavoratori. "Avevamo già manifestato questa necessità sin dal primo incontro, ora non è possibile aspettare oltre - ha aggiunto il presidente Solinas. Dobbiamo aprire un confronto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, coi Ministeri coinvolti nelle scelte e con la stessa azienda Cict, perché siamo convinti che l'attività di transhipment sia fondamentale per lo sviluppo del Porto di Cagliari e per il suo ruolo strategico nel Mediterraneo. Un sistema in crisi da qualche anno e che, come Giunta regionale, ci troviamo ad affrontare con urgenza, soprattutto pensando agli oltre 300 lavoratori coinvolti". "Auspichiamo che la Cict riveda le sue scelte, trovando un accordo che coinvolga anche l'**Autorità portuale** della Sardegna e non prescinda da un intervento del Governo nazionale con soluzioni già prese in considerazione per altri porti italiani che hanno avuto simili difficoltà", ha concluso il presidente Solinas.



Porto di Cagliari, Contship avvia le procedure per 210 licenziamenti

RAOUL DE FORCADE

Le regole della CommunityIl Sole 24 ORE incoraggia i lettori al dibattito ed al libero scambio di opinioni sugli argomenti oggetto di discussione nei nostri articoli. I commenti non devono necessariamente rispettare la visione editoriale de Il Sole 24 ORE ma la redazione si riserva il diritto di non pubblicare interventi che per stile, linguaggio e toni possano essere considerati non idonei allo spirito della discussione, contrari al buon gusto ed in grado di offendere la sensibilità degli altri utenti. Non verranno peraltro pubblicati contributi in qualsiasi modo diffamatori, razzisti, ingiuriosi, osceni, lesivi della privacy di terzi e delle norme del diritto d'autore, messaggi commerciali o promozionali, propaganda politica. Finalità del trattamento dei dati personali i dati conferiti per postare un commento sono limitati al nome e all' indirizzo e-mail. I dati sono obbligatori al fine di autorizzare la pubblicazione del commento e non saranno pubblicati insieme al commento salvo esplicita indicazione da parte dell' utente. Il Sole 24 ORE si riserva di rilevare e conservare i dati identificativi, la data, l' ora e indirizzo IP del computer da cui vengono pubblicati i commenti al fine di consegnarli, dietro richiesta, alle autorità competenti. Ogni ulteriore diffusione dei dati anagrafici dell'utente e di quelli rilevabili dai commenti postati deve intendersi direttamente attribuita alla iniziativa dell' utente medesimo, nessuna altra ipotesi di trasmissione o diffusione degli stessi è, dunque, prevista. Tutti i diritti di utilizzazione economica previsti dalla legge n. 633/1941 sui testi da Lei concepiti ed elaborati ed a noi inviati per la pubblicazione, vengono da Lei ceduti in via esclusiva e definitiva alla nostra società, che avrà pertanto ogni più ampio diritto di utilizzare detti testi, ivi compreso - a titolo esemplificativo - il diritto di riprodurre, pubblicare, diffondere a mezzo stampa e/o con ogni altro tipo di supporto o mezzo e comunque in ogni forma o modo, anche se attualmente non esistenti, sui propri mezzi, nonché di cedere a terzi tali diritti, senza corrispettivo in Suo favore.



Solinas sollecita un intervento del governo per far fronte alla crisi del Porto Canale di Cagliari

Il presidente della Regione ha fatto riferimento alle soluzioni già prese in considerazione per altri porti italiani che hanno avuto simili difficoltà Christian Solinas, eletto presidente della Regione Sardegna nel febbraio scorso, ha sollecitato un intervento del governo per far fronte alla crisi del Porto Canale di Cagliari culminata con il disimpegno della società Cagliari International Container Terminal (CICT) del gruppo Contship Italia dal terminal per contenitori dello scalo cagliaritano (del 10 giugno 2019). «È necessario - ha sottolineato - un immediato intervento del governo con la convocazione di un tavolo nazionale urgente, che abbia l' obiettivo di trovare una soluzione ai problemi del Porto Canale di Cagliari, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro». Solinas ha ricordato che il nuovo governo regionale, pur non avendo responsabilità sulla passata gestione della vertenza, ha assunto da subito l' impegno con gli assessori competenti per rilanciare il porto e tutelare i lavoratori. «Avevamo già manifestato questa necessità - ha specificato - sin dal primo incontro, ora - ha aggiunto - non è possibile aspettare oltre. Dobbiamo aprire un confronto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, coi Ministeri coinvolti nelle scelte e con la stessa azienda CICT, perché siamo convinti che l' attività di transhipment sia fondamentale per lo sviluppo del porto di Cagliari e per il suo ruolo strategico nel Mediterraneo. Un sistema in crisi da qualche anno e che, come giunta regionale, ci troviamo ad affrontare con urgenza, soprattutto pensando agli oltre 300 lavoratori coinvolti». «Auspichiamo - ha concluso Solinas - che la CICT riveda le sue scelte, trovando un accordo che coinvolga anche l' **Autorità Portuale** della Sardegna e non prescinda da un intervento del governo nazionale con soluzioni già prese in considerazione per altri porti italiani che hanno avuto simili difficoltà».



Ai sindacati è arrivata conferma via pec dell' avvio della procedura di licenziamento dei lavoratori della CICT

Deiana ribadisce che, contrariamente a quanto alcuni affermano, il porto di Cagliari è aperto ai traffici e perfettamente operativo in tutti i suoi settori. Mentre oggi i sindacati hanno avuto conferma attraverso una lettera inoltrata via posta elettronica certificata dell' avvio della procedura di licenziamento dei 210 lavoratori della Cagliari International Container Terminal (CICT), la società che gestisce il container terminal al Porto Canale di Cagliari, comunicazione che ha indotto le organizzazioni sindacali a indire per domani a partire dalle ore 11.00 una grande mobilitazione sotto il palazzo del consiglio regionale, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, sta cercando di convincere tutti che «il Porto Canale non è chiuso», sottolineando che «chi sostiene il contrario mistifica pericolosamente la realtà e danneggia la reputazione commerciale dello scalo di Cagliari a livello internazionale». In risposta alle dichiarazioni di alcuni esponenti politici, Deiana ha ribadito che, «contrariamente a quanto alcuni affermano, Cagliari è aperto ai traffici e perfettamente operativo in tutti i suoi settori: ro-ro, rinfuse, passeggeri, crociere, semirimorchi e auto. Per quanto riguarda i container - ha chiarito il presidente dell' AdSP - nonostante il recente annuncio di un importante terminalista di chiudere la sua attività e licenziare il proprio personale, confermo ancora una volta che lo scalo è e rimane comunque in grado di ricevere e spedire container attraverso altri operatori che si stanno facendo carico del traffico». «Quello che Cagliari e l' intera Sardegna stanno attraversando - ha proseguito Deiana - è un momento di transizione molto delicato. Allarmare i mercati con notizie infondate, che vengono riverberate a livello globale su internet, rischia di allontanare i nostri interlocutori e scoraggiare quei potenziali investitori che potrebbero garantire nuova linfa vitale allo scalo con l' attivazione di traffici e commesse. È in gioco la credibilità del porto e dell' intera comunità **portuale** che, credo sia sotto gli occhi di tutti, non ha mai avanzato ipotesi di interruzione del lavoro, ma, anzi, sta combattendo con grande senso di responsabilità per conservare i traffici. Lanciare irresponsabili parole al vento, oggi, danneggia tutti loro». Quanto alla comunicazione ufficiale ai sindacati dell' avvio della procedura di licenziamento per i lavoratori della società terminalista, il segretario regionale di Fit Cisl, Corrado Pani, ha precisato che era auspicata «un' inversione di marcia da parte dell' assemblea dei soci CICT che doveva essere l' unica possibilità per ridare speranza ad un porto canale oramai stremato anche alla luce di quanto espresso dal Cda nell' ultimo incontro dello scorso 7 giugno. In realtà - ha rilevato Pani - assistevamo inermi ad un porto gravemente malato, in rianimazione, convinti più che mai che potesse farcela e risollevarsi. Invece hanno voluto togliere la spina a tutti i costi e farlo morire, nonostante le promesse e gli impegni presi nei due incontri avuti al Ministero dei Trasporti nel quale sembrava ci fossero tutte le condizioni per salvaguardare i livelli occupazionali e riprogettare il suo rilancio con provvedimenti importanti a medio lungo termine. È - ha denunciato il rappresentante di Fit Cisl - l' ennesima doccia fredda, ma non ci fermeremo qua a prescindere da quanto dichiarato dall' assemblea dei soci. Regione Sardegna e Ministeri competenti si assumano le loro responsabilità dimostrando ora più che mai un impegno forte a tutela di tutti i lavoratori nonostante in tutto questo tempo non si sia fatto nulla restando silenti e impassibili. Non si possono mandare sulla strada 300 famiglie senza aver prima perseguito soluzioni alternative e possibili al licenziamento. Cagliari e il suo territorio non può permettersi e non merita un finale di questo tipo».



Informazioni Marittime

Cagliari

Contship lascia Cagliari. A rischio 200 posti di lavoro

Inizia una stagione di crisi per il terminal di trasbordo. Zona franca e rimozione dei vincoli paesaggistici per ripartire

Dopo sedici anni, Contship Italia dice addio al porto di Cagliari. Il consiglio di amministrazione del Container International Container Terminal (Cict), gestito dal gruppo italiano dal 2003, anno di inaugurazione, ha aperto la procedura legale per il disimpegno della società. A rischio oltre 200 posti di lavoro, sui quali pende il licenziamento collettivo proposto a inizio mese dal cda. Si chiede quanto prima, sia dai sindacati che dalla Regione Sardegna, l'avvio di un tavolo per gestire la vertenza. «Lo abbiamo già chiesto», fa sapere William Zonca, segretario generale di Uiltrasporti Sardegna. «Dobbiamo aprire un confronto con la presidenza del Consiglio, coi ministeri. Siamo convinti che l'attività di transhipment sia fondamentale per lo sviluppo del porto di Cagliari», afferma Christian Solinas, governatore dell'isola, che auspica «che la Cict riveda le sue scelte». Senza più Contship ed Hapag Lloyd (l'armatore tedesco ha sospeso i servizi ad aprile) il porto canale di Cagliari potrebbe ripartire con una serie di iniziative ventilate negli ultimi tavoli: una possibile zona economica speciale, una zona franca e la rimozione di alcuni vincoli paesaggistici, secondo gli operatori un freno allo sviluppo perché impedisce la realizzazione di nuove opere. Recentemente il terminalista Grendi si è offerto di realizzare un nuovo hub da 100 occupati. I sindacati chiedono l'istituzione di un'agenzia del lavoro portuale. Per il porto di trasbordo cagliaritano inizia una stagione di crisi. - credito immagine in alto.



Porto Canale: Solinas, necessario tavolo nazionale

Impegno per rilanciare il porto e tutelare i lavoratori

Giulia Sarti

CAGLIARI Il presidente della Regione Sardegna, Christian Solinas, apprendendo del disimpegno della società Cict dallo scalo cagliaritano, è intervenuto dichiarando come sia necessario un immediato intervento del Governo con la convocazione di un tavolo nazionale urgente, che abbia l'obiettivo di trovare una soluzione ai problemi del Porto Canale di Cagliari, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro. Il nuovo governo regionale, si è così preso l'impegno con gli assessori competenti per rilanciare il porto e tutelare i lavoratori. Avevamo già manifestato questa necessità sin dal primo incontro, ora non è possibile aspettare oltre ha aggiunto Solinas. Dobbiamo aprire un confronto con la presidenza del Consiglio dei ministri, coi Ministeri coinvolti nelle scelte e con la stessa azienda Cict, perché siamo convinti che l'attività di transhipment sia fondamentale per lo sviluppo del porto di Cagliari e per il suo ruolo strategico nel Mediterraneo. Un sistema in crisi da qualche anno e che, come Giunta regionale, ci troviamo ad affrontare con urgenza, soprattutto pensando agli oltre 300 lavoratori coinvolti. Il messaggio del presidente si conclude auspicando che la Cict riveda le sue scelte, trovando un accordo che coinvolga anche l'Autorità portuale della Sardegna e non prescinda da un intervento del Governo nazionale con soluzioni già prese in considerazione per altri porti italiani che hanno avuto simili difficoltà.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Porto Canale: Solinas, necessario tavolo nazionale'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The page includes a navigation menu (SHIPPING, LOGISTICA, PORTI, AUTOTRASPORTO), a search bar, and a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items. The main image shows a large cargo ship at the port.

Deiana: 'Basta speculazioni sul Porto Canale

Giulia Sarti

CAGLIARI Il Porto Canale non è chiuso. Chi sostiene il contrario mistifica pericolosamente la realtà e danneggia la reputazione commerciale dello scalo di Cagliari a livello internazionale. È l'ulteriore e necessaria precisazione del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, alla luce degli interventi a mezzo stampa di alcuni esponenti politici. Avrei preferito non essere costretto a ribadire, ancora una volta, il concetto della piena operatività del porto sottolinea il presidente. Contrariamente a quanto alcuni affermano, Cagliari è aperto ai traffici e perfettamente operativo in tutti i suoi settori: ro-ro, rinfuse, passeggeri, crociere, semirimorchi e auto. Per quanto riguarda i container, nonostante il recente annuncio di un importante terminalista di chiudere la sua attività e licenziare il proprio personale, confermo ancora una volta che lo scalo è e rimane comunque in grado di ricevere e spedire container attraverso altri operatori che si stanno facendo carico del traffico. Sono partiti infatti i primi avvisi di licenziamento per i 210 lavoratori diretti della Cict, società del gruppo Contship che si occupa del traffico container, che aveva dato l'annuncio dell'abbandono dello scalo nei giorni scorsi. I sindacati stanno già lavorando per una mobilitazione che porterà domani i lavoratori davanti al Consiglio regionale. Il presidente della Regione Solinas, ha già chiesto un intervento del Governo con la convocazione di un tavolo nazionale urgente, che abbia l'obiettivo di trovare una soluzione ai problemi del Porto Canale di Cagliari, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro. Qualcuno - prosegue Deiana nel suo intervento - preferisce strumentalizzare lo stato di crisi e l'annuncio del licenziamento di parte degli operatori portuali per un personale tornaconto di immagine. Trovo disdicevole e pericolosa una speculazione di tale portata, che assume i connotati di un vero e proprio sciacallaggio su una vicenda estremamente delicata, al solo fine di una triste e decadente ricerca di visibilità sui canali di informazione. Sottolineando l'importanza di usare prudenza in questa fase, aggiunge: Quello che Cagliari e l'intera Sardegna stanno attraversando è un momento di transizione molto delicato. Allarmare i mercati con notizie infondate, che vengono riverberate a livello globale su internet, rischia di allontanare i nostri interlocutori e scoraggiare quei potenziali investitori che potrebbero garantire nuova linfa vitale allo scalo con l'attivazione di traffici e commesse. È in gioco la credibilità del porto e dell'intera comunità portuale che, credo sia sotto gli occhi di tutti, non ha mai avanzato ipotesi di interruzione del lavoro, ma, anzi, sta combattendo con grande senso di responsabilità per conservare i traffici. Lanciare irresponsabili parole al vento, oggi, danneggia tutti loro. Quindi il presidente Deiana richiama al senso di responsabilità concludendo: Il mio auspicio è che si smetta di lanciare proclami inutili e dannosi e che la stampa, custode della democrazia e garante della libera e della corretta informazione, possa saggiamente valutare e vigilare sulla fondatezza di determinate affermazioni, evitando, così, che alcuni irresponsabili possano contribuire a danneggiare le già precarie sorti del traffico contenitori del Porto Canale; allo stesso tempo, che la stessa possa sostenere, insieme a tutti i soggetti istituzionali coinvolti in questa delicatissima partita, tutti quei lavoratori del porto che oggi vedono nuvole dense sul loro futuro. A tutela dell'immagine commerciale della portualità cagliaritano, mi riservo, infine, di valutare tutte le azioni legali da intraprendere nelle sedi competenti.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with 'PORTI' highlighted. The main headline reads 'Deiana: "Basta speculazioni sul Porto Canale"'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Il presidente dell'AdSp Interviene: "Mantenere calmi i toni sulla crisi dello scalo"'. A photograph of Massimo Deiana is visible. To the right, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of other articles under the heading 'ULTIME POPOLARI'. The bottom of the page features a list of social media links and a small section for 'ABBONATI E EFFETTUA IL LOGIN'.

Porto, ufficializzati i 210 licenziamenti. Deiana: "Questi sono giorni molto tristi"

Ora è ufficiale: sono scattati i primi avvisi di licenziamento collettivo per i 210 lavoratori diretti della Cict, la società del gruppo Contship che si occupa del traffico container al porto canale di Cagliari e che nei giorni scorsi ha annunciato l'addio al capoluogo. La comunicazione via Pec è appena arrivata questa mattina ai sindacati. Ed è già mobilitazione: domani alle 11 primo sit-in davanti al Consiglio regionale non solo per gli addetti Cict, ma anche per i colleghi licenziati o sulla strada del licenziamento per le altre aziende in crisi. "Chiediamo che la situazione sia gestita al pari di grandi realtà industriali come l'ex Alcoa - spiega all'Ansa William Zonca, segretario regionale della Uil trasporti - perché sono in ballo centinaia di posti di lavoro con enormi ricadute economiche sul territorio. Non vogliamo ammortizzatori sociali - chiarisce il sindacalista - ma sviluppo e futuro per il porto di Cagliari". Il presidente dell'Autorità portuale di Sardegna, Massimo Deiana, parla di "giorni molto tristi". "Ma non diciamo che il porto è chiuso - dice a margine della presentazione del progetto Cagliari Port 2020 - perché questo può solo peggiorare la situazione e l'immagine a livello internazionale dello scalo industriale di Cagliari. Cict si occupa di una parte importante del traffico merci del porto canale, ma il lavoro nello scalo continua negli altri settori, anche nei container, con molte persone che continuano ad operare". "Da tempo - ricorda Deiana - stiamo cercando di affrontare questa situazione che arriva da lontano e dal mutato scenario di traffici internazionali. Anche Cagliari Port 2020 è un passo importante per il futuro, un investimento decisivo per il rilancio dello scalo". Quanto al disimpegno di Cict, il presidente dell'Authority spiega: "Vediamo gli sviluppi, la fase attuale è molto delicata. Stiamo cercando nuove soluzioni, ma per carità nessuno dica che il porto è chiuso".



The Medi Telegraph

Cagliari

Contship, licenziamento collettivo per i 210 portuali di Cagliari

GIORGIO CAROZZI

Genova - Ora è ufficiale: sono scattati i primi avvisi di licenziamento collettivo per i 210 lavoratori diretti della Cict, la società del gruppo Contship che si occupa del traffico container al porto canale di Cagliari e che nei giorni scorsi ha annunciato l'addio al capoluogo. La comunicazione via Pec è appena arrivata questa mattina ai sindacati. Ed è già mobilitazione: domani alle 11 primo sit in davanti al Consiglio regionale non solo per gli addetti Cict, ma anche per i colleghi licenziati o sulla strada del licenziamento per le altre aziende in crisi. «Chiediamo che la situazione sia gestita al pari di grandi realtà industriali come l'ex Alcoa - spiega all'Ansa William Zonca, segretario regionale della Uil trasporti - perchè sono in ballo centinaia di posti di lavoro con enormi ricadute economiche sul territorio. Non vogliamo ammortizzatori sociali - chiarisce il sindacalista - ma sviluppo e futuro per il porto di Cagliari».



Porto di Cagliari più sicuro grazie alla tecnologia

Cagliari port 2020, progetto ricerca e innovazione da 9 milioni

(ANSA) - CAGLIARI, 19 GIU - Porto di Cagliari più sicuro e più vicino alla città anche grazie alla tecnologia. Ma l' esempio del capoluogo, un progetto con cinque anni di studio, sperimentazione e confronto chiamato Cagliari port 2020, può essere utilizzato anche negli altri scali **marittimi** dell' isola. "E magari - ha spiegato il presidente dell' Autorità di sistema del mare di Sardegna Massimo Deiana - diventare anche un modello a livello nazionale. Rispetto ai competitori abbiamo un vantaggio: strutture e servizi di eccellenza che non si trovano da altre parti". Il risultato è un software informativo innovativo presentato al Molo Ichnusa di Cagliari con informazioni sul trasporto merci, passeggeri e crocieristi collegate con sistemi istituzionali per l' incremento della sicurezza in porto e la riduzione dei tempi delle operazioni in banchina e delle possibilità di errore. Il progetto di ricerca e innovazione è finanziato con nove milioni dal Miur. Il port community system è, ad esempio, una piattaforma telematica per la digitalizzazione delle pratiche sui trasporti di merci e persone. Dodici le agenzie marittime che, dallo scorso luglio, sono state coinvolte nella sperimentazione. In dodici mesi sono state monitorate 1.700 toccate. Il sistema - è stato spiegato - "piloterà anche la scelta del turista che passa negli scali sardi nella scoperta del territorio e dei suoi prodotti tipici". Coinvolti in Cagliari port 2020 anche Vitrociset, Crs4, Università di Cagliari, Ctim, Click&find, Ctm, Cict, Flossalab, 4cmultimedia. (ANSA).



Cagliari Port 2020: innovazione per gli scali della Sardegna

Workshop conclusivo del progetto che ha creato tre piattaforme

Giulia Sarti

CAGLIARI Si conclude con il workshop di oggi, dopo quasi cinque anni di studio, sperimentazione, confronto e analisi del fabbisogno degli operatori del cluster marittimo il progetto Cagliari Port 2020. Tanti i soggetti coinvolti: da Vitrociset a Leonardo company, CRS4, Università degli Studi di Cagliari, CTM, CICT, Click&Find, Flossalab, 4CMultimedia e l'AdSp del mare di Sardegna, in qualità di utilizzatore finale. Risultato del progetto, un software informatico innovativo, nel quale confluiscono informazioni sul trasporto merci, passeggeri e crocieristi, interfacciato con sistemi istituzionali nazionali e terzi per l'incremento della sicurezza in porto e la riduzione dei tempi delle operazioni in banchina e delle possibilità di errore. Oggi per Cagliari Port 2020, progetto di ricerca e innovazione finanziato per un importo di circa 9 milioni di euro dal Miur, nell'ambito dell'avviso Pon 2007-2013 Smart Cities and Social Innovation, è stata la giornata dei bilanci di attività, con un confronto tra i principali attori che hanno contribuito a creare le tre piattaforme che alimentano l'intero progetto. La prima, il Port Community System, ossia una piattaforma telematica per la digitalizzazione e la dematerializzazione delle pratiche di accompagnamento ai processi del trasporto merci e persone, interfacciata con i principali sistemi istituzionali nazionali in uso alle Capitanerie di porto e alle Agenzie delle Dogane. La seconda, un software per il brokeraggio dedicato agli operatori di ultimo miglio, in grado di organizzare, controllare e ottimizzare, in tempo reale, i processi di trasporto e consegna delle merci, riducendo i chilometri percorsi, agevolando la cooperazione tra i diversi attori e l'accesso ai nodi logistici di riferimento. Ultima, una serie di strumenti per lo sviluppo del turismo e la promozione del territorio, in un ambiente informatico utile ad agevolare l'incontro tra l'offerta degli operatori di settore e la domanda generata dal Cruise Port, consentendo al turista di essere accompagnato nella scoperta del territorio. Dodici le agenzie marittime che, dal mese di Luglio 2018, sono state coinvolte nella sperimentazione del sistema di Port Community. Quasi un anno di lavoro nel corso del quale sono state monitorate 1700 toccate nave, con caricamento su portale della relativa documentazione ed esportazione del dato nei formati statistici richiesti dall'Unione europea. La fase di studio ha anche consentito analizzare il livello di sicurezza portuale e di testare nuove soluzioni per la gestione delle liste passeggeri ed equipaggio, nonché i moduli aggiuntivi per un sistema di controllo accessi all'area sterile basati sul controllo biometrico. Per quanto riguarda la componente di promozione del territorio, nell'ambito del progetto Cagliari Port 2020 è stata portata avanti la sperimentazione di Sardinia Ship Supply, iniziativa condotta con il supporto di Confcommercio Sud Sardegna, finalizzata all'incontro tra domanda e offerta dei prodotti tipici locali, consentendo di attivare trattative sia in forma strutturata che in forma libera. Alla sperimentazione hanno partecipato 21 fornitori locali con 134 prodotti tipici caricati sul portale. Il workshop odierno -spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del mare di Sardegna chiude una fase di studio e sperimentazione, ma apre un nuovo scenario nell'evoluzione digitale del sistema portuale. Oggi collaudiamo una piattaforma che ingloberà pratiche nave, statistiche, dati di accesso in porto per l'innalzamento del livello di security e, grazie ad una serie di algoritmi, piloterà anche la scelta del turista che passa dai nostri scali nella scoperta del territorio e dei suoi prodotti tipici. Solo una prima fase di un lungo percorso, quella conclusa con il workshop finale: Il nostro obiettivo -conclude Deiana- è quello di utilizzare il progetto pilota di Cagliari Port 2020 per estendere la sperimentazione anche sugli altri scali ed integrarlo, nell'ottica della capitalizzazione, con altri progetti europei ai quali la nostra AdSp ha partecipato attivamente. Un passo necessario che ci consentirà di allinearci



Messaggero Marittimo

Cagliari

velocemente ai sistemi avanzati già utilizzati nei principali porti del Nord Europa.

Fra i primi cinque scali nazionali insieme a Trieste, Genova, Livorno e Salerno

Porto di Catania in grande crescita per movimentazione merci rotabili

Il network delle Autostrade del Mare interessa fortemente anche la Sicilia, e in particolare la sua capitale economica. Quello di **Catania** è infatti tra i primi cinque porti nazionali per movimentazione di merci rotabili, insieme a Trieste, Genova, Livorno e Salerno. Nello scalo etneo proprio i rotabili rappresentano la stragrande maggioranza del traffico di merci, con oltre 317.000 unità, per un totale di 7,6 milioni di tonnellate movimentate nel 2018. Tali numeri sono leggermente inferiori a quelli relativi al 2017; tuttavia, questo lieve calo non intacca affatto l'ottima performance del segmento Ro -Ro, che dal 2014 è cresciuto del 25% in termini di tonnellate e del 39% in termini di unità trasportate. I flussi marittimi da e per **Catania** riguardano prevalentemente rotte di cabotaggio; nel 2018, infatti, i traffici internazionali di merci rotabili hanno rappresentato solo il 7% del totale, e si sono svolti principalmente con porti di Malta e del Montenegro. Da anni le compagnie armatoriali che operano a **Catania** continuano ad ampliare l'offerta di servizi di Autostrade del Mare, contribuendo alla creazione di una catena logistica sempre più efficiente. Paragonando i dati di giugno 2019 con quelli relativi allo stesso periodo dello scorso anno, RAM ha stimato un aumento tanto della frequenza settimanale dei servizi, che da 35 è passata a 40, quanto della capacità settimanale di stiva delle navi impiegate, cresciuta del 7%, e che attualmente supera i 100.000 metri lineari (pari a circa 6.500 veicoli commerciali). Anche a **Catania** il Gruppo Grimaldi è primo per metri lineari settimanali offerti, grazie alla frequenza dei suoi collegamenti e alla capacità delle navi impiegate; la compagnia di navigazione partenopea dispone inoltre, all'interno del **porto**, di un terminal di 45.000 mq con capacità massima di movimentazione annua di 210.000 rotabili. Trend estremamente positivi riguardano anche i porti di Palermo e Termini Imerese, interessati da significativi aumenti dei traffici marittimi, e in particolare di rotabili, negli ultimi anni. Anche in questi scali i servizi delle Autostrade del Mare sono stati potenziati notevolmente sia per frequenza, attualmente pari a 57 collegamenti a settimana, sia per capacità settimanale, che è cresciuta di oltre il 5% nell'ultimo anno, consentendo la movimentazione via mare di oltre 130.000 metri lineari di merci (circa 8.500 mezzi pesanti) a settimana. RAM ha, infine, stimato la connettività dei singoli porti italiani all'interno del network nazionale dei servizi Ro -Ro e Ro -Pax; sulle linee di cabotaggio, sono proprio i porti di **Catania** e Palermo a presentare i migliori indici di connettività, a dimostrazione della centralità dei due scali siciliani all'interno delle Autostrade del Mare.

16 AUTOSTRADE DEL MARE

Performance eccellenti, come dimostrano i dati di Flux negli anni da RAM, società in house del Ministero dei Trasporti

L'efficienza corre sull'acqua e non sull'asfalto

Il mare fondamentale per logistica e mobilità

Questo è un collage di immagini e testi. In alto a destra c'è un grafico a linee che mostra dati di crescita. Al centro c'è una mappa della Sicilia con punti blu che rappresentano i porti e linee rosse che indicano le rotte. In basso a sinistra c'è una fotografia di un terminal portuale con container e gru. Il testo principale parla dell'efficienza del mare rispetto all'asfalto e della centralità del porto di Catania nel network delle Autostrade del Mare.

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Marisicilia chiude a Legambiente «Radioattività, dati non accessibili»

L'associazione ambientalista dopo la sosta di navi militari nucleari aveva richiesto la documentazione sul monitoraggio ma senza esito

Augusta. I dati sul monitoraggio della radioattività ambientale nel **porto di Augusta**, in occasione della sosta di navi militari nucleari, non sono accessibili «perché la divulgazione degli atti potrebbe recare pregiudizio agli interessi relativi alla difesa, alle questioni militari, nonché alle relazioni internazionali». Lo dice il comando di Marisicilia nella risposta alla richiesta di accesso agli atti, presentata dalle associazioni Peacelink e Legambiente **Augusta** e del comitato No Muos - No Sigonella. Questi ultimi, pertanto, lanciano un appello al prefetto e ai sindaci del siracusano e si riservano di presentare ricorso al responsabile della trasparenza del ministero della Difesa. Francesco Iannuzzelli per Peacelink Enzo Parisi per Legambiente e Gianmarco Catalano per il Comitato No Muos - No Sigonella ieri hanno tenuto una conferenza stampa sulla vicenda sottolineando che: «la conoscenza pubblica dei dati è prescritta dalla legge». Le associazioni ambientaliste, in particolare chiedevano l'accesso ai risultati delle misurazioni di radioattività in aria, dei prelievi di acqua, fanghi e fauna marina, che andavano effettuati durante la sosta dell'unità militare «non convenzionale» nel **porto** megarese dal 5 al 10 maggio scorso. «Si tratta - spiegano Iannuzzelli, Parisi e Catalano - di complessi controlli radiometrici che, in base alle previsioni del piano di emergenza esterna, di recente pubblicato, sono di competenza della Marina militare e del corpo dei Vigili del fuoco e vanno eseguiti, per obbligo, a tutela del personale militare, portuale e delle popolazioni civili, ogniquale volta un'unità navale a propulsione atomica faccia sosta nella rada di **Augusta** e nel pontile Nato di Priolo». I rappresentanti delle associazioni ritengono tali dati "informazioni ambientali" in quanto sono importanti per la conoscenza dello stato di salute dell'ambiente e dei «potenziali pericoli per la vita umana». Di conseguenza dovrebbero essere accessibili a tutti i cittadini. «Pertanto il diniego opposto dalla Marina militare ci appare illegittimo - proseguono - se confrontato con l'ampia trasparenza offerta dalle autorità marittime di altri europei (come in Francia e in Inghilterra) interessati dalla presenza di navigio atomico, oppure con l'esperienza dei porti italiani come Trieste, in cui fa anni i tecnici dell'Arpa, in collaborazione con i Vigili del fuoco effettuano le misurazioni radiometriche e pubblicano periodicamente relazioni sullo stato ambientale dell'area portuale. Facciamo ancora una volta appello al prefetto di Siracusa e ai sindaci del comprensorio siracusano, a far propria questa istanza civica di trasparenza e di giustizia ambientale, verificando direttamente il regolare svolgimento dei controlli radiometrici, garantendo una corretta diffusione dei risultati al pubblico e avviando campagne informative previste dal piano di emergenza finora rimaste lettera morta». Parisi ha puntualizzato che: «le preoccupazioni traggono origine anche da un vecchio episodio, risalente al 1978 quanto l'incrociatore americano "Belknap" fece sosta ad **Augusta** e dal Pentagono vennero fuori indiscrezioni secondo le quali l'unità navale sarebbe stata condotta nella rada per essere decontaminata. Io personalmente - dice - non credo sia avvenuto ciò perché la nostra zona non è attrezzata per dare corso a questo tipo di attività, ma i timori sono sempre vivi e vorremmo evitare che un giorno potesse realmente verificarsi un fatto del genere». La Marina militare si dichiara a disposizione delle associazioni per ulteriori chiarimenti. Agnese Siliato.



Gli interventi sono destinati al dragaggio del bacino Crispi 3 e all' accorciamento del molo Sud

Due bandi di gara da 31 mln di euro per migliorare il porto del capoluogo

L' Autorità portuale di Sicilia occidentale vuole rendere più agevole l' arrivo delle navi da crociera

PALERMO - Lo sviluppo turistico del capoluogo siciliano passa anche dal mare e proprio per questo motivo la crescita infrastrutturale del **porto** rappresenta un passaggio chiave nel percorso di valorizzazione del brand della città. In tal senso, buone notizie sono arrivate dall' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, che ha bandito due gare per quasi 31 milioni di euro destinate all' adeguamento dello scalo, al fine di consentire un più agevole arrivo delle grandi navi da crociera. Il primo bando riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3, lo specchio d' acqua tra il molo Vittorio Veneto e la banchina Sammuzzo. Il secondo prevede l' accorciamento del molo Sud per agevolare le manovre d' entrata e uscita dei "giganti del mare". Come scritto dall' Avvisatore marittimo, per ridurre al minimo l' impatto sulla viabilità cittadina e sull' operatività dello scalo, inoltre, è stato previsto l' utilizzo via mare di un motopontone e la realizzazione di aree di stoccaggio e impianti di lavorazione dei sedimenti in zone costiere. Il bando di gara più corposo riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3 fino a una quota di meno 12 metri. L' importo totale stimato dell' appalto è di quasi 30 milioni di euro, Fondi europei che arrivano dal Pon Infrastrutture e Reti 2014/2020. Il secondo bando, come già accennato, riguarda i lavori di salpamento della testata del molo Sud: l' impresa che se lo aggiudicherà dovrà "accorciarlo" per un tratto di circa 50 metri demolendo le costruzioni esistenti. Il materiale di risulta ottenuto - che si prevede possa superare i 110 mila metri cubi - sarà reimpiegato per diversi interventi: il rifiorimento del molo di sopraflutto del porticciolo di Sant' Erasmo, la realizzazione di opere di protezione della passeggiata a mare del Foro Italo, il rafforzamento della mantellata del molo di sopraflutto del porticciolo dell' Acquasanta, il rafforzamento della diga foranea del **porto** commerciale. L' importo è di 920 mila euro.

Quotidiano di Sicilia
20 giugno 2019

Palermo Metropolitana

Due bandi di gara da 31 mln di euro per migliorare il porto del capoluogo

Gli interventi sono destinati al dragaggio del bacino Crispi 3 e all'accorciamento del molo Sud

L'Autorità portuale di Sicilia occidentale vuole rendere più agevole l'arrivo delle navi da crociera

Dicono i vertici
Maggiori controlli a pioggia di verbali

Obiettivi condivisi tra pubblico e privati

Rifiuti: rivoluzione in via La Malfa
Le nuove tecniche operative con aziende e uffici che operano nella zona

MEDIA NEWS



Porti: Palermo, lavori per ospitare grandi navi da crociera

L' Autorità portuale ha bandito due gare per quasi 31 mln di euro

(ANSA) PALERMO, 19 GIU - Lavori di adeguamento del porto di Palermo per consentire più agevolmente l' arrivo delle grandi navi da crociera, l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale ha bandito due gare per quasi 31 milioni di euro. Il primo riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3, lo specchio d' acqua tra il molo Vittorio Veneto e la banchina Sammuzzo. Il secondo prevede l' accorciamento del molo Sud per agevolare le manovre d' entrata e uscita dei "giganti del mare". In entrambi i casi il materiale di risulta, che si prevede possa superare i 110 mila metri cubi, sarà in parte riutilizzato per altri lavori all' interno del porto. E per ridurre al minimo l' impatto sulla viabilità cittadina e sull' operatività dello scalo è stato previsto l' utilizzo via mare di un motopontone e la realizzazione di aree di stoccaggio e impianti di lavorazione dei sedimenti in zone costiere, scrive l' Avvisatore marittimo. Il bando di gara più corposo riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3 fino a una quota di -12 metri. L' importo totale stimato dell' appalto è di quasi 30 milioni di euro, Fondi europei che arrivano dal Pon Infrastrutture e Reti 2014/2020. Il secondo bando riguarda i lavori di salpamento della testata del molo Sud. L' impresa che lo aggiudicherà dovrà "accorciarlo" per un tratto di circa 50 metri demolendo le costruzioni esistenti. Il materiale di risulta ottenuto sarà reimpiegato per diversi interventi: il rifiorimento del molo di sopraflutto del porticciolo di Sant' Erasmo, la realizzazione di opere di protezione della passeggiata a mare del Foro Italico, il rafforzamento della mantellata del molo di sopraflutto del porticciolo dell' Acquasanta, il rafforzamento della diga foranea del porto commerciale. L' importo è di 920 mila euro. (ANSA).



Lavori al porto di Palermo per l' arrivo delle grandi navi da crociera, due bandi per 31 milioni

Lavori di adeguamento del **porto** di **Palermo** per consentire più agevolmente l' arrivo delle grandi navi da crociera , l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha bandito due gare per quasi 31 milioni di euro. Il primo riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3 , lo specchio d' acqua tra il molo Vittorio Veneto e la banchina Sammuzzo. Il secondo prevede l' accorciamento del molo Sud per agevolare le manovre d' entrata e uscita dei "giganti del mare". In entrambi i casi il materiale di risulta , che si prevede possa superare i 110 mila metri cubi, sarà in parte riutilizzato per altri lavori all' interno del **porto**. E per ridurre al minimo l' impatto sulla viabilità cittadina e sull' operatività dello scalo è stato previsto l' utilizzo via mare di un motopontone e la realizzazione di aree di stoccaggio e impianti di lavorazione dei sedimenti in zone costiere, scrive l' Avvisatore marittimo. Il bando di gara più corposo riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3 fino a una quota di -12 metri. L' importo totale stimato dell' appalto è di quasi 30 milioni di euro , Fondi europei che arrivano dal Pon Infrastrutture e Reti 2014/2020. Il secondo bando riguarda i lavori di salpamento della testata del molo Sud. L' impresa che se lo aggiudicherà dovrà "accorciarlo" per un tratto di circa 50 metri demolendo le costruzioni esistenti. Il materiale di risulta ottenuto sarà reimpiegato per diversi interventi: il rifiorimento del molo di sopraflutto del porticciolo di Sant' Erasmo, la realizzazione di opere di protezione della passeggiata a mare del Foro Italico, il rafforzamento della mantellata del molo di sopraflutto del porticciolo dell' Acquisanta, il rafforzamento della diga foranea del **porto** commerciale. L' importo è di 920 mila euro.

Utilizziamo i cookie per essere sicuri che tu possa avere la migliore esperienza sul nostro sito. Continuando a usare questo sito, accetti la nostra politica sui cookie.

Se vuoi saperne di più consulta la nostra pagina policy

Lavori al porto di Palermo per l' arrivo delle grandi navi da crociera, due bandi per 31 milioni

(AI INTERVENTI NEL DOTTAGIO)

di Redazione 130602019

Attiva ora la notifica su Messenger

Lavori di adeguamento del porto di Palermo per consentire più agevolmente l'arrivo delle grandi navi da crociera, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha bandito due gare per quasi 31 milioni di euro.

Il primo riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3, lo specchio d'acqua tra il molo Vittorio Veneto e la banchina Sammuzzo. Il secondo prevede l'accorciamento del molo Sud per agevolare le manovre d'entrata e uscita dei "giganti del mare".

In entrambi i casi il materiale di risulta, che si prevede possa superare i 110 mila metri cubi, sarà in parte riutilizzato per altri lavori all'interno del porto. E per ridurre al minimo l'impatto sulla viabilità cittadina e sull'operatività dello scalo è stato previsto l'utilizzo via mare di un motopontone e la realizzazione di aree di stoccaggio e impianti di lavorazione dei sedimenti in zone costiere, scrive l'Avvisatore marittimo.

Il bando di gara più corposo riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3 fino a una quota di -12 metri. L'importo totale stimato dell'appalto è di quasi 30 milioni di euro, Fondi europei che arrivano dal Pon Infrastrutture e Reti 2014/2020.

Il secondo bando riguarda i lavori di salpamento della testata del

Ultimissime

- 01:00 Anche ad Andrea Castellani sostituito in 3 "questione infelice" di Terzano (TUD)
- 01:00 Diviso di fatti nelle abitudini e sui B&B di Palermo, quattro uomini sono stati uccisi (ORF)
- 01:00 Marzetta 2019, ecco le tracce del bene di Dio
- 01:00 Smentito dal bene di Dio il sospetto di Sant'Erasmus, spiega il comandante della municipalità
- 01:00 Caso "piccolo polare" al comando di Terzano, spiega il comandante della municipalità
- 01:00 I due stati della Targa D'Alba del 2017, tre indagini per un solo, strada
- 01:00 Cloning per altri e signori per il bene Dio: "no and the"

The Medi Telegraph

Palermo, Termini Imerese

Palermo, via ai lavori per ospitare le grandi navi da crociera

GIORGIO CAROZZI

Genova - Lavori di adeguamento del **porto** di **Palermo** per consentire più agevolmente l'arrivo delle grandi navi da crociera, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha bandito due gare per quasi 31 milioni di euro. Il primo riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3, lo specchio d'acqua tra il molo Vittorio Veneto e la banchina Sammuzzo. Il secondo prevede l'accorciamento del molo Sud per agevolare le manovre d'entrata e uscita dei «giganti del mare». In entrambi i casi il materiale di risulta, che si prevede possa superare i 110 mila metri cubi, sarà in parte riutilizzato per altri lavori all'interno del **porto**. E per ridurre al minimo l'impatto sulla viabilità cittadina e sull'operatività dello scalo è stato previsto l'utilizzo via mare di un motopontone e la realizzazione di aree di stoccaggio e impianti di lavorazione dei sedimenti in zone costiere, scrive l'Avvisatore marittimo. Il bando di gara più corposo riguarda il dragaggio del bacino Crispi 3 fino a una quota di -12 metri. L'importo totale stimato dell'appalto è di quasi 30 milioni di euro, Fondi europei che arrivano dal Pon Infrastrutture e Reti 2014/2020. Il secondo bando riguarda i lavori di salpamento della testata del molo Sud. L'impresa che se lo aggiudicherà dovrà «accorciarlo» per un tratto di circa 50 metri demolendo le costruzioni esistenti. Il materiale di risulta ottenuto sarà reimpiegato per diversi interventi: il rifiorimento del molo di sopraflutto del porticciolo di Sant' Erasmo, la realizzazione di opere di protezione della passeggiata a mare del Foro Italo, il rafforzamento della mantellata del molo di sopraflutto del porticciolo dell'Acquasanta, il rafforzamento della diga foranea del **porto** commerciale. L'importo è di 920 mila euro.



Oggi incontro Musumeci-Toninelli a Roma sulle infrastrutture

Commissario in arrivo

Una terna di nomi per scegliere chi dovrà gestire gli investimenti per le strade secondarie dell'Isola. Tempi brevi anche per i vertici dell'Autorità dello Stretto. Spiragli per Cmc anche se il settore dell'edilizia arranca

ANTONIO GIORDANO

Il nome per il commissario straordinario che serve a sbloccare gli investimenti per la viabilità secondaria della Sicilia, potrebbe arrivare oggi. Il presidente della Regione, Nello Musumeci, ha sulla sua scrivania una terna di nomi che dovrebbe essere analizzata oggi nel corso di un incontro con il ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli. Incontro che arriva proprio dopo le polemiche dei giorni scorsi sui ritardi sulla nomina dello stesso commissario. Ieri il ministro era a Palermo ed ha spiegato come i tempi dovrebbero essere brevi. «Il commissario straordinario serve finalmente a utilizzare i tanti fondi esistenti che purtroppo negli ultimi anni non sono stati impegnati. Avrà dei poteri speciali semplificati in conseguenza del decreto sblocca cantieri. Il presidente Musumeci ha già una terna di nomi», ha spiegato l'esponente del governo Conte, «voglio discutere faccia a faccia con lui e spero che domani sia a Roma per risolvere velocemente perché non c'è più tempo da attendere». «Abbiamo invitato a Roma Musumeci», ha aggiunto, «per avere un incontro franco. Io non faccio polemiche, non insulto nessuno, mi aspetto che anche le altre figure istituzionali, a partire dal presidente Musumeci, facciano altrettanto perché la volontà mia, e sono convinto anche la sua, è risolvere i problemi». «I problemi li risolviamo se ci incontriamo, ci parliamo, non facciamo dichiarazioni o interviste solo per attaccare. Il ministro propone una terna, io lascio a Musumeci la possibilità di scegliere uno dei tre. Non dovesse sceglierne uno, nell'incontro che spero faremo domani a Roma parleremo di altre risorse. Ma io ho fretta, voglio fare presto. Creare la struttura commissariale e impiegare i fondi nei cantieri». Nella visita siciliana del ministro c'è stato anche tempo per parlare di autorità portuali e, in particolare, di quella dello Stretto pronta alla partenza. «Stiamo intervenendo su tanti dossier siciliani», ha aggiunto il ministro, «l'Autorità sullo Stretto prima non c'era e ora c'è, è un grande vantaggio anche in termini occupazionali». E sulla mancata intesa con la Regione Siciliana rispetto alla nomina di Mario Paolo Mega al vertice dell'ente, Toninelli ha detto: «Abbiamo fatto una proposta al governatore Nello Musumeci di una figura emersa attraverso una 'call' e il miglior profilo è stato scelto. Sembra che la Regione non lo abbia accettato, ma c'è un accordo di maggioranza su quella figura e andremo avanti sulla nomina che finalmente partirà». Quindi un passaggio anche sul salva-imprese: «in commissione è stato appena approvato il provvedimento "salva imprese" che andrà a salvare quelle piccole e medie imprese siciliane di filiera e i subappaltatori della Cmc». Il riferimento è alla situazione delle imprese creditrici nei confronti del consorzio Cmc impegnato nella realizzazione della Statale 640 Agrigento-Caltanissetta e nei lavori di ammodernamento della Palermo-Agrigento. «Si tratta di una norma salva imprese che dà 45,5 milioni anche per il pregresso», ha poi precisato Toninelli, «quindi daremo un po' di ossigeno anche alle imprese siciliane che vantano dei crediti nei confronti di Cmc, che ha dei problemi di natura finanziaria». Una boccata di ossigeno in un settore come quello delle costruzioni che è stato fortemente toccato dalla crisi. Secondo gli ultimi dati che sono stati forniti dalla Cgil regionale, infatti, il comparto nel primo trimestre del 2019 segna un 14% di occupati in meno rispetto allo stesso periodo del 2018. Si passa, secondo la rilevazione congiunturale Istat, dai 80.514 addetti del 2018 ai 69.297 del 2019.

S2 MF SICILIA PALAZZI & DENARO

OGGI INCONTRO MUSUMECI-TONINELLI A ROMA SULLE INFRASTRUTTURE

Commissario in arrivo

Una terna di nomi per scegliere chi dovrà gestire gli investimenti per le strade secondarie dell'Isola. Tempi brevi anche per i vertici dell'Autorità dello Stretto. Spiragli per Cmc anche se il settore dell'edilizia arranca

IN PILEOLE

CRISI E PROSPETTIVE PER L'EDILIZIA

Il presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci, ha sulla sua scrivania una terna di nomi che dovrebbe essere analizzata oggi nel corso di un incontro con il ministro delle infrastrutture Danilo Toninelli. Incontro che arriva proprio dopo le polemiche dei giorni scorsi sui ritardi sulla nomina dello stesso commissario. Ieri il ministro era a Palermo ed ha spiegato come i tempi dovrebbero essere brevi. «Il commissario straordinario serve finalmente a utilizzare i tanti fondi esistenti che purtroppo negli ultimi anni non sono stati impegnati. Avrà dei poteri speciali semplificati in conseguenza del decreto sblocca cantieri. Il presidente Musumeci ha già una terna di nomi», ha spiegato l'esponente del governo Conte, «voglio discutere faccia a faccia con lui e spero che domani sia a Roma per risolvere velocemente perché non c'è più tempo da attendere». «Abbiamo invitato a Roma Musumeci», ha aggiunto, «per avere un incontro franco. Io non faccio polemiche, non insulto nessuno, mi aspetto che anche le altre figure istituzionali, a partire dal presidente Musumeci, facciano altrettanto perché la volontà mia, e sono convinto anche la sua, è risolvere i problemi». «I problemi li risolviamo se ci incontriamo, ci parliamo, non facciamo dichiarazioni o interviste solo per attaccare. Il ministro propone una terna, io lascio a Musumeci la possibilità di scegliere uno dei tre. Non dovesse sceglierne uno, nell'incontro che spero faremo domani a Roma parleremo di altre risorse. Ma io ho fretta, voglio fare presto. Creare la struttura commissariale e impiegare i fondi nei cantieri». Nella visita siciliana del ministro c'è stato anche tempo per parlare di autorità portuali e, in particolare, di quella dello Stretto pronta alla partenza. «Stiamo intervenendo su tanti dossier siciliani», ha aggiunto il ministro, «l'Autorità sullo Stretto prima non c'era e ora c'è, è un grande vantaggio anche in termini occupazionali». E sulla mancata intesa con la Regione Siciliana rispetto alla nomina di Mario Paolo Mega al vertice dell'ente, Toninelli ha detto: «Abbiamo fatto una proposta al governatore Nello Musumeci di una figura emersa attraverso una 'call' e il miglior profilo è stato scelto. Sembra che la Regione non lo abbia accettato, ma c'è un accordo di maggioranza su quella figura e andremo avanti sulla nomina che finalmente partirà». Quindi un passaggio anche sul salva-imprese: «in commissione è stato appena approvato il provvedimento "salva imprese" che andrà a salvare quelle piccole e medie imprese siciliane di filiera e i subappaltatori della Cmc». Il riferimento è alla situazione delle imprese creditrici nei confronti del consorzio Cmc impegnato nella realizzazione della Statale 640 Agrigento-Caltanissetta e nei lavori di ammodernamento della Palermo-Agrigento. «Si tratta di una norma salva imprese che dà 45,5 milioni anche per il pregresso», ha poi precisato Toninelli, «quindi daremo un po' di ossigeno anche alle imprese siciliane che vantano dei crediti nei confronti di Cmc, che ha dei problemi di natura finanziaria». Una boccata di ossigeno in un settore come quello delle costruzioni che è stato fortemente toccato dalla crisi. Secondo gli ultimi dati che sono stati forniti dalla Cgil regionale, infatti, il comparto nel primo trimestre del 2019 segna un 14% di occupati in meno rispetto allo stesso periodo del 2018. Si passa, secondo la rilevazione congiunturale Istat, dai 80.514 addetti del 2018 ai 69.297 del 2019.

Sbloccati 50 mln per il trasporto

AGROMERITABILE IN MOSTRA CON SICILIAMOLO

Export e mercati, è caccia ai buyer

LA NUOVA INIZIATIVA SARMERITABILE SUDILE



MF

Focus

(riproduzione riservata)

Confetra sul "Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti"

(FERPRESS)- Roma, 19 GIU - Confetra guarda con grande interesse al "Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti", presentati ieri, a Roma, dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM). Gli obiettivi di velocizzare e omogeneizzare le procedure doganali presso i nostri porti e semplificare gli adempimenti amministrativi, attraverso le nuove tecnologie digitali, riducendo così tempi e costi dell' intero processo di sdoganamento, non possono che trovare il nostro convinto sostegno, rispondendo alle criticità più volte evidenziate dagli operatori del nostro settore. In particolare, è condivisibile e strategico non solo per la filiera dei trasporti e della logistica, ma per l' intera economia italiana, l' obiettivo indicato nel suo intervento dal direttore di ADM Benedetto Mineo, di "arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità in cui merci sdoganate in mare transitino celermente nel porto grazie alla gate automation, per indirizzarsi quindi a destinazione lungo un fast corridor", con l' intenzione di "contribuire alla riduzione delle inefficienze nella movimentazione multimodale delle merci, così da aumentare la competitività del sistema portuale nella rete transeuropea e attrarre nuove correnti di traffico". I tempi di transito delle merci nel viaggio tra origine e destinazione sono un elemento decisivo di competitività dei sistemi produttivi, al pari di quelli più tradizionali (costo del denaro, credito, flessibilità del lavoro, produttività, oneri burocratici). Occorre quindi superare un vecchio approccio che vede i due settori della produzione e della logistica come universi separati. Oggi i clienti sono globali, dal punto di vista sia del prodotto che del servizio. Dunque, la competitività del sistema Paese dipende dalla riuscita del matrimonio tra manifattura e logistica e dalle sinergie di sistema. E a dimostrazione della funzione strategica per la nostra economia di "una catena logistica senza soluzione di continuità", un flusso merci senza tempi morti, colli di bottiglia e diseconomie, occorre sempre ricordare che le attività dei terminal portuali, del cargo merci ferroviario e di quello aereo, l' autotrasporto, l' attività logistica dei magazzini e dei corrieri, gli interporti, i servizi postali, le imprese di spedizioni internazionali e tutte le altre attività economiche legate al nostro settore, rappresentano il 9% del Pil nazionale, 108 mila imprese e 85 miliardi di valore. Un altro progetto strategico di ADM, complementare alla digitalizzazione delle procedure doganali nei porti, la cui realizzazione sta particolarmente a cuore a Confetra, è lo "Sportello unico doganale e dei controlli" (SUDOCO), che porterà sotto la gestione dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli gli oltre 80 tipi di controlli diversi cui oggi le merci possono essere soggette in entrata e in uscita dai porti. Sarebbe una rivoluzione a lungo attesa, frutto di una nuova concezione del rapporto tra amministrazione pubblica e operatori economici, che, orientato allo sviluppo, consentirà agli stessi operatori di interagire per via telematica attraverso una "interfaccia" unitaria per la richiesta, il controllo e lo scarico di certificazioni, nulla osta e autorizzazioni. Confetra, che rappresenta l' intera filiera logistica in tutti i suoi segmenti non farà mancare ad ADM il proprio supporto e contributo di idee e proposte nell' implementazione di progetti di digitalizzazione e semplificazione che hanno tutto il potenziale per fare da volano della nostra economia.



Confetra appoggia l'Agenzia delle Dogane per la semplificazione

Giulia Sarti

ROMA Confetra guarda con grande interesse al Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti, presentato ieri, a Roma, dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM). Gli obiettivi di velocizzare e omogeneizzare le procedure doganali presso i nostri porti e semplificare gli adempimenti amministrativi -scrive Confetra in una nota- attraverso le nuove tecnologie digitali, riducendo così tempi e costi dell'intero processo di sdoganamento, non possono che trovare il nostro convinto sostegno, rispondendo alle criticità più volte evidenziate dagli operatori del nostro settore. In particolare, è condivisibile e strategico non solo per la filiera dei trasporti e della logistica, ma per l'intera economia italiana, l'obiettivo indicato nel suo intervento dal direttore di ADM Benedetto Mineo, di arrivare a una catena logistica senza soluzione di continuità in cui merci sdoganate in mare transitino celermente nel porto grazie alla gate automation, per indirizzarsi quindi a destinazione lungo un fast corridor, con l'intenzione di contribuire alla riduzione delle inefficienze nella movimentazione multi-modale delle merci, così da aumentare la competitività del sistema portuale nella rete transeuropea e attrarre nuove correnti di traffico. I tempi di transito delle merci nel viaggio tra origine e destinazione sono un elemento decisivo di competitività dei sistemi produttivi, al pari di quelli più tradizionali (costo del denaro, credito, flessibilità del lavoro, produttività, oneri burocratici). Occorre quindi superare un vecchio approccio che vede i due settori della produzione e della logistica come universi separati. Oggi i clienti sono globali, dal punto di vista sia del prodotto che del servizio. Dunque, la competitività del sistema Paese dipende dalla riuscita del matrimonio tra manifattura e logistica e dalle sinergie di sistema. E a dimostrazione della funzione strategica per la nostra economia di una catena logistica senza soluzione di continuità, un flusso merci senza tempi morti, colli di bottiglia e diseconomie, occorre sempre ricordare che le attività dei terminal portuali, del cargo merci ferroviario e di quello aereo, l'autotrasporto, l'attività logistica dei magazzini e dei corrieri, gli interporti, i servizi postali, le imprese di spedizioni internazionali e tutte le altre attività economiche legate al nostro settore, rappresentano il 9% del Pil nazionale, 108 mila imprese e 85 miliardi di valore. Un altro progetto strategico di ADM - spiega ancora la Confederazione- complementare alla digitalizzazione delle procedure doganali nei porti, la cui realizzazione sta particolarmente a cuore a Confetra, è lo Sportello unico doganale e dei controlli (Sudoco), che porterà sotto la gestione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli gli oltre 80 tipi di controlli diversi cui oggi le merci possono essere soggette in entrata e in uscita dai porti. Sarebbe una rivoluzione a lungo attesa, frutto di una nuova concezione del rapporto tra amministrazione pubblica e operatori economici, che, orientato allo sviluppo, consentirà agli stessi operatori di interagire per via telematica attraverso una interfaccia unitaria per la richiesta, il controllo e lo scarico di certificazioni, nulla osta e autorizzazioni. Confetra -conclude la nota- che rappresenta l'intera filiera logistica in tutti i suoi segmenti non farà mancare ad ADM il proprio supporto e contributo di idee e proposte nell'implementazione di progetti di digitalizzazione e semplificazione che hanno tutto il potenziale per fare da volano della nostra economia.



Il Manifesto

Focus

«FATECI SCENDERE»

Porti chiusi alla Sea Watch, isolata in mare da sette giorni

In Italia tornano i dublinanti, i migranti arrivati da noi e rimandati indietro dalla Germania e dalla Francia. Ieri all' alba sono approdati 15 algerini sulle coste del Sulcis, in due differenti barchini. Altri 45 sono arrivati sotto costa a Lampedusa, portati poi a terra dalle motovedette della Guardia costiera e della Guardia di finanza. Gli unici che non possono sbarcare sono i 43 a bordo della Sea Watch 3 (sei le donne e tre i minori non accompagnati), salvati il 12 giugno al largo della Libia e bloccati a 16 miglia dalle acque territoriali dal decreto Sicurezza bis. La capitana della nave della Ong tedesca, Carola Rackete, ieri ha raccontato via social: «Da venerdì siamo di fronte a Lampedusa. Il ministro dell' Interno italiano ha emanato un nuovo decreto, in contrasto con la Legge del Mare. Le persone sono sempre più preoccupate del loro futuro. Inoltre, il rollio della nave è costante, ogni giorno. Ci sono problemi di disidratazione e problemi igienici. Abbiamo immediatamente necessità di sbarcare queste persone in sicurezza, il prima possibile». Le condizioni psicologiche sono poi peggiorate da quando, sabato, hanno visto sbarcare dieci di loro per motivi sanitari, mentre non si intravede soluzione per chi è ancora bloccato sul ponte della nave. Più di 50 comuni tedeschi si sono detti disponibili a ospitare i 43 naufraghi ma la trattativa è bloccata a Bruxelles. Il membri del forum Lampedusa solidale da ieri sera hanno cominciato a dormire sul sagrato della parrocchia di San Gerlando «fino a quando i naufraghi non verranno fatti scendere in un porto sicuro, come è giusto che sia». L' Autorità garante per l' infanzia e l' adolescenza, Filomena Albano, ha ricordato al governo: «Ai minori che si trovano in ma re aperto bisogna garantire un punto di approdo sicuro. È quanto stabilisce una dichiarazione promossa dalla rete europea dei Garanti per l' infanzia, di cui fa parte anche l' Italia». Il ministro Danilo Toninelli, insieme alla ministra della Difesa Elisabetta Trenta, ha sottoscritto il divieto di ingresso alla Sea Watch 3, disposto da Viminale. Ieri ha ribadito: «Per chi viola le regole i **porti** rimangono chiusi al 100%. La Sea Watch aveva ricevuto da parte della guardia costiera libica il segnale di coordinamento delle operazioni. Purtroppo hanno deciso di voltarsi dall' altra. Di conseguenza non possono approdare». È Salvini il più scatenato: «Ricevo molti complimenti nel mondo per la linea seria sull' immigrazione. A me il rifugiato vero non pone alcun problema, i fuorilegge sì». E ancora: «Un saluto all' equipaggio della Sea Watch, in Italia non si arriva. Se ne fregano delle leggi e anche delle vite perché sono da giorni nel Mediterraneo: sarebbero arrivati in Tunisia o in Olanda (stato di bandiera della nave, ndr), in Italia no». La propaganda del governo va a sbattere contro le organizzazioni Onu. «Le persone a bordo della Sea Watch non dovevano e non potevano essere rimandate in Libia - ha spiegato ieri Carlotta Sami, portavoce dell' Unhcr -. Non è un porto sicuro, c' è la guerra». Sami ha chiesto lo sbarco immediato dei migranti, tra i quali anche un bambino di soli 12 anni: «Sono fuggiti dalle torture, dagli abusi, necessitano di immediata assistenza e devono poter fare domanda d' asilo», ha concluso. Anche l' Oim ha chiesto che venga «garantito quanto prima un luogo di sbarco sicuro» per i migranti soccorsi dalla nave Sea Watch 3. La Ong si era rivolta al Tar per far sospendere l' applicazione del decreto Sicurezza bis ma il Tar ha dato torto ai volontari. Ieri però l' Ong ha replicato: «Il Tar, affermando che tutte le persone vulnerabili siano state già fatte sbarcare, non considera evidentemente come vulnerabili né i minori né i naufraghi che

Il Manifesto
la mattina del giorno

* Il Viminale: «Per chi viola le norme...»
* Cinquantina mila tedeschi disponibili ad accogliere i 43 naufraghi...

Porti chiusi alla Sea Watch, isolata in mare da sette giorni

L'Onu non dovrebbe tornare in Libia. Sbarcati i rifugiati non possono essere respinti per la linea dura

Il segreto (italiano) della Guardia costiera libica

Tripoli è in grado di espellere i naufraghi in mare? La risposta è negativa



Il Manifesto

Focus

fuggono dalla guerra libica e dalle torture già subite in quel paese. Il Tar non accenna mai, inoltre, al diritto del mare, che impone l'obbligo di sbarcare i naufraghi nel porto sicuro, più vicino».