



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 21 giugno 2019**



Prime Pagine

21/06/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 21/06/2019	7
21/06/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 21/06/2019	8
21/06/2019	Il Foglio Prima pagina del 21/06/2019	9
21/06/2019	Il Giornale Prima pagina del 21/06/2019	10
21/06/2019	Il Giorno Prima pagina del 21/06/2019	11
21/06/2019	Il Manifesto Prima pagina del 21/06/2019	12
21/06/2019	Il Mattino Prima pagina del 21/06/2019	13
21/06/2019	Il Messaggero Prima pagina del 21/06/2019	14
21/06/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 21/06/2019	15
21/06/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 21/06/2019	16
21/06/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 21/06/2019	17
21/06/2019	Il Tempo Prima pagina del 21/06/2019	18
21/06/2019	Italia Oggi Prima pagina del 21/06/2019	19
21/06/2019	La Nazione Prima pagina del 21/06/2019	20
21/06/2019	La Repubblica Prima pagina del 21/06/2019	21
21/06/2019	La Stampa Prima pagina del 21/06/2019	22
21/06/2019	MF Prima pagina del 21/06/2019	23

Primo Piano

21/06/2019	Il Tirreno Pagina 15 Così gli invisibili senza diritti né regole ci portano il 90% delle nostre merci	24
21/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 43 Sicurezza e solidarietà Quando mare è welfare	26
20/06/2019	Messaggero Marittimo Quale futuro per il welfare della gente di mare?	Redazione 27

Trieste

21/06/2019	Messaggero Veneto Pagina 16	28
<hr/>		
Porto di Trieste e Via della Seta «Dal Governo poca chiarezza»		

Venezia

21/06/2019	Corriere del Veneto Pagina 1	29
<hr/>		
Le navi e il grande oblio		
21/06/2019	Corriere del Veneto Pagina 3	<i>Paolo Costa</i> 30
<hr/>		
Il nodo di Marghera, le navi e il «grande oblio»		
21/06/2019	Il Gazzettino Pagina 27	31
<hr/>		
Delrio e Toninelli, due galli sulle grandi navi		
21/06/2019	Il Gazzettino Pagina 34	33
<hr/>		
«Bisogna scegliere, ma non si metta in crisi il sistema»		
21/06/2019	Il Gazzettino Pagina 34	34
<hr/>		
Gli operatori di Chioggia: «Bisogna scavare i canali»		
21/06/2019	Il Gazzettino Pagina 34	<i>MICHELE FULLIN</i> 35
<hr/>		
Grandi navi, l'altolà degli operatori portuali		
21/06/2019	Il Gazzettino Pagina 35	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i> 37
<hr/>		
Regia del Mose, asse Comune-Regione		
21/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15	38
<hr/>		
Zaia da Toninelli per scegliere il nuovo commissario del Mose		
21/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	39
<hr/>		
Il rilancio dell'economia blu «Turismo nautico di qualità»		
21/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	40
<hr/>		
Dopo le polemiche riprende il dialogo tra Porto e Comune sul piano regolatore		
21/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	42
<hr/>		
Gli operatori portuali vogliono un nuovo protocollo fanghi		
20/06/2019	Venezia Today	43
<hr/>		
I porti lagunari vivono di industria, commercio e turismo: in primo piano lo scavo dei canali		

Genova, Voltri

21/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 16	44
<hr/>		
"Bahri Bazan", il porto trema: «Così Genova perderà traffico»		
21/06/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7	<i>marco lignana</i> 46
<hr/>		
Nave delle armi una bufera internazionale		
20/06/2019	Ansa	47
<hr/>		
Nave armi: Bahri Jazan in porto a Genova		
21/06/2019	Avvenire Pagina 9	48
<hr/>		
La nave saudita via da Genova senza carico		
20/06/2019	Genova Today	49
<hr/>		
La seconda "nave delle armi" attracca in porto, ma «i generatori non verranno caricati»		
20/06/2019	Genova24	<i>KATIA BONCHI</i> 50
<hr/>		
Navi delle armi, la Bahri Jazan attraccata al terminal Gmt: ripartirà nel pomeriggio senza generatori		
20/06/2019	Genova24	51
<hr/>		
Navi delle armi, la Teknel scrive al premier Conte: "I sauditi potrebbero danneggiare export Italia"		

21/06/2019	Il Secolo XIX Pagina 23	52
<hr/>		
20/06/2019	Genova24	53
Transito bici e pedoni in porto, alle 18.30 consegna della petizione all' Autorità portuale		
<hr/>		

La Spezia

21/06/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 23	54
<hr/>		
20/06/2019	Citta della Spezia	55
Appello dei pacifisti: "Il porto non invii materiali militari ai sauditi"		
<hr/>		

Ravenna

21/06/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 9	56
<hr/>		
21/06/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 9	57
RMAZIONE VISITA AI TERMINAL PER 20 CORSISTI		
<hr/>		
21/06/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 9	58
Traffici quadrimestre: merci in crescita del 2,6 percento		
<hr/>		

Livorno

21/06/2019	Il Tirreno Pagina 14	59
<hr/>		
21/06/2019	Il Tirreno Pagina 14	60
Maxi-Darsena: il duello e la doppia garanzia di una scelta in tandem		
<hr/>		
21/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 42	61
Porto, le priorità: imbuto di Calambrone, scontro tra le banchine		
<hr/>		
21/06/2019	Il Tirreno Pagina 14	62
Nasce Confetra Toscana oggi il debutto con prof, operatori e governatore		
<hr/>		
20/06/2019	Informare	63
Domani si terrà il battesimo di Confetra Toscana		
<hr/>		
20/06/2019	Messaggero Marittimo	64
Confetra Toscana: primo evento pubblico		
<hr/>		
20/06/2019	The Medi Telegraph	65
Confetra Toscana ai nastri di partenza		
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

21/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 49	66
<hr/>		
20/06/2019	FerPress	67
Arriva a Piombino la Marella Explorer 2. Principale cliente del porto con 8 scali nel 2019		
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/06/2019	Corriere Adriatico Pagina 2	68
<hr/>		
Disco verde dei tecnici per il Lungomare Nord		
<hr/>		

21/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 48	70
Lungomare nord, già nove mesi di ritardi Progetti rifatti e burocrazia senza tregua		
21/06/2019	Corriere Adriatico Pagina 3	71
Altri tre milioni di lavori		
21/06/2019	Corriere Adriatico Pagina 11	72
Oggi la Msc domenica la Marella		
20/06/2019	FerPress	73
Porto di Ancona: doppia crociera per inizio dell' estate, domani Msc Sinfonia e Domenica Marella Explorer 2		
20/06/2019	Ancona Today	74
Doppia tappa al porto per l' arrivo dell' estate, arrivano le crociere Sinfonia e Marella		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/06/2019	Il Messaggero (ed. Abruzzo) Pagina 38	75
Gran Sasso, intesa sul commissario due i nomi in corsa		
20/06/2019	Abruzzo Web	76
TRAFORO GRAN SASSO: PRESTO COMMISSARIO, MARSILIO, "MASSIMO RISERBO SU NOME"		
20/06/2019	Rete 8 <i>CARMINE PERANTUONO</i>	77
Incontro Marsilio-Toninelli: a giorni il commissario del Gran Sasso		
20/06/2019	La Provincia di Civitavecchia	78
Pas: l' Authority convoca un tavolo per arrivare ad un accordo		
20/06/2019	CivOnline	79
"Leonardo da Vinci: il genio, l' acqua, il mare": domani il convegno a Molo Vespucci		
20/06/2019	Il Nautilus <i>Scritto da Redazione</i>	80
Leonardo da Vinci a Civitavecchia: il genio, l'acqua e il mare		
20/06/2019	La Provincia di Civitavecchia	81
"Leonardo da Vinci: il genio, l' acqua, il mare": domani il convegno a Molo Vespucci		

Bari

21/06/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 5	82
Rendere più appetibili le Zes Sinergia Regione-Authority		
20/06/2019	FerPress	84
Merci superveloci nel transit-time: parte dal porto di Bari la rivoluzione dei controlli doganali		

Brindisi

20/06/2019	Brindisi Report	85
Via del Mare chiusa al traffico dal 21 giugno al 5 luglio		
20/06/2019	Brindisi Report	86
Porto: "Occorrono con urgenza progettualità e piani di fattibilità"		
20/06/2019	Il Nautilus	87
Propeller Club di Brindisi: Il porto di Brindisi ha bisogno di fatti concreti		
20/06/2019	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	88
Porto di Brindisi: completamento delle infrastrutture di Security		

Taranto

21/06/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 34	89
Lunedì in Prefettura nuovo tavolo sul Cis		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

21/06/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)** Pagina 18 90
Autorità portuale, in cinque rischiano il processo

Cagliari

21/06/2019 **La Nuova Sardegna (ed. Gallura)** Pagina 18 91
Porto Canale, è battaglia sui licenziamenti

21/06/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 1 *Carlo Figari* 92
Porto canale, crisi grave

21/06/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 13 93
Al porto canale una crisi grave

21/06/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 17 94
Porto canale, vertenza al ministero

20/06/2019 **Ansa** 95
Porto Cagliari, licenziamenti a mittente

20/06/2019 **FerPress** 96
Porti: Filt Cgil, per 210 licenziamenti Cagliari responsabilità anche del Mit

20/06/2019 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 97
Filt Cgil sui licenziamenti Cict: 'Nessun ministro interviene

20/06/2019 **Sardinia Post** 98
Porto Cagliari, sit-in per i licenziamenti. I sindacati: "Li rispediamo al mittente"

Messina, Milazzo, Tremestieri

21/06/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 21 99
Prg del porto, si avvicina la data storica

Catania

20/06/2019 **FerPress** 101
Memorandum di Intesa tra Transport Malta ed AdSP Mare di Sicilia Orientale

20/06/2019 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE* 102
Memorandum di Intesa tra Transport Malta ed Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Augusta

20/06/2019 **Web Marte** 103
Augusta| Dati radioattività ambientale inaccessibili: le associazioni annunciano ricorso

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Il terzo più ricco al mondo
Bernard Arnault,
monsieur 100 miliardi
di **Stefano Montefiori**
a pagina 13



I Giochi
Le Olimpiadi rinnovano
la sfida per la pace
e la comprensione umana
di **Henry Kissinger**
a pagina 28



Sempre più anziani

UN PAESE (E DUE SOCIETÀ)

di **Dario Di Vico**

Ci sono almeno due buone tracce che ci spingono, pur nel bel mezzo di una situazione politica a tratti incandescente, a ragionare di giovani/anziani e dei conflitti di interesse che sembrano dividere le generazioni. Entrambe vengono dall'Istat, la prima la potremo catalogare sotto la voce «povertà», la seconda con l'etichetta «demografia». Tre giorni fa l'Istituto di statistica ripioggando i dati 2018 ci ha comunicato che le famiglie giovani (quelle guidate da una persona compresa tra i 18 e i 34 anni) hanno insufficienti capacità di spesa e di risparmio e così cadono in stato di povertà assoluta nel 10,4% dei casi. Se invece prendiamo in esame i nuclei nei quali il capofamiglia ha superato i 64 anni di età il rischio indigenza cala drasticamente fino al 4,7%. Meno della metà. Ieri il nuovo presidente dell'Istat, Gian Carlo Blangiardo, presentando il rapporto annuale ci ha fornito una seconda e più robusta traccia. Il Paese delle culle vuote nel 2050 vedrà esplodere la quota di ultra65enni — già oggi al 23% — di ulteriori tra 9 e i 14 punti percentuali. Per effetto di questo invecchiamento mancheranno 6 milioni di persone in età di lavoro. Il riflesso sul nostro generoso welfare è angosciante. Sostiene Blangiardo che oggi garantire un'assistenza dignitosa a quasi 14 milioni di ultra65enni è «ancora possibile», ma dobbiamo interrogarci se e come saremo in grado di soddisfare la stessa domanda di welfare quando gli anziani saranno saliti di altri 5 milioni di unità.

continua a pagina 23

Colloquio con il leader leghista che spinge per la riforma fiscale: servono dieci miliardi di tagli

Salvini: giù le tasse o lascio

Conte a Bruxelles: stime della Commissione fuori dalla realtà, rivedere le regole

«Abbassiamo le tasse per 10 miliardi altrimenti sono anche disposto a lasciare»: il vice-premier Matteo Salvini, in un colloquio al Corriere rilancia la questione imposte e sottolinea: «Solo così si rianima l'economia, non è quello che vogliono i liberali!». Il premier Giuseppe Conte a Bruxelles ribadisce la volontà di appoggiare in Europa chi è pronto a ridiscutere le regole. E ricorda che i conti pubblici «van- no meglio del previsto», ma contesta che «nel patto di Stabilità e Crescita c'è molta stabilità e poca crescita». La replica del commissario Pierre Moscovici: «Le regole vanno rispetta- te».

da pagina 2 a pagina 9

Cinque miliardi per la pace

di **Lorenzo Salvìa**

a pagina 6



Toti: Forza Italia? Farò la rivoluzione

di **Paola Di Caro**

La chiama «Rivoluzione d'ottobre»: perché Giovanni Toti, neocoordinatore nazionale di Forza Italia insieme a Mara Carfagna, progetta di cambiare tutto nel partito. «Tutti dovremo metterci in gioco», spiega al Corriere. «Serve un bagno di democrazia: un congresso, con delle primarie. Berlusconi resta presidente».

a pagina 9

L'ESAME DI MATURITÀ

Il coraggio che manca nelle scuole

di **Ernesto Galli della Loggia**

Le tracce per la prima prova di maturità — la composizione d'italiano a tema libero — sono uno specchio fedele (e del resto avrebbe mai potuto essere diversamente?) dello spirito che non da oggi domina la scuola italiana. Dirò meglio: dell'obiettivo principale che essa si prefigge e quindi dell'ideologia che la nutre. A parole, l'obiettivo dell'istituzione scolastica è naturalmente l'istruzione.

continua a pagina 20

Padova Niente chemio, la ragazza morì di cancro. La madre: rifarei tutto



Eleonora Bottaro, padovana, è morta il 29 agosto 2016 in una clinica svizzera. Aveva da poco compiuto 18 anni

Condannati i genitori: non fecero curare Eleonora

di **Roberta Polese**

Eleonora morì il 29 agosto di 3 anni fa, uccisa a 18 anni appena compiuti dalla leucemia. Aveva rifiutato la chemioterapia, seguendo le convinzioni dei genitori, sostenitori del «metodo Hamer», che ieri sono stati condannati in appello a 2 anni per averla manipolata. «Rifarei tutto», ha detto la madre.

a pagina 17 **Martinella**

GOLFO DI OMAN NON ESCLUSE RITORSIONI

Abbattuto un drone Tensione Usa-Iran Trump: grave errore

di **Massimo Gaggi e Giuseppe Sarcina**

Un missile terra-aria iraniano ha abbattuto, ieri, un drone americano mentre sorvolava il Golfo di Oman. Il presidente americano Donald Trump ha subito messo mano al suo account Twitter. «Iran ha fatto un grave errore». Per qualche ora si è pensato a un blitz militare imminente. «Noi non vogliamo scatenare la guerra con alcun Paese, ma siamo del tutto pronti a farlo» la replica di Teheran.

a pagina 10

PROCESSO D'APPELLO PENA CONFERMAT

La strage di Viareggio Sette anni per Moretti

di **Antonella Baccaro e Marco Gasperetti**

La strage di Viareggio: la Corte d'appello di Firenze ha confermato la sentenza di primo grado. Mauro Moretti, ex ad di Rfi e Ferrovie dello Stato, condannato a sette anni.

a pagina 16

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Un uomo di novantotto anni che supera l'esame di terza media non è una notizia di colore. Non nel giorno in cui l'Istat certifica il crollo delle nascite ai livelli catatonici del 1918, quando la metà dei maschi, però, era in trincea e l'altra metà a letto con il virus della spagnola. Felicino Piredda venne al mondo poco più tardi e, appena fu in grado di badare a se stesso, il padre lo mandò in miniera. Non esistevano tante alternative, allora. Mentre si spezzava la schiena e le mani. Felicino sognava di essere a scuola. È riuscito a tornare quasi un secolo dopo. Le immagini lo ritraggono accanto a compagni d'esame che potrebbero essergli pronipoti, ma non suscitano compassione. In quell'indomito centenario c'è lo spirito di un pioniere. Che lo

Felicità



vogliono o no, gli anziani sono la nuova maggioranza del Paese. E le maggioranze, in democrazia e in demografia, non possono sottrarsi alle responsabilità di governo. A una certa età sarebbe più giusto, di sicuro più comodo, dedicarsi a sfogliare i ricordi. Ma il prolungamento della vita, evento epocale che sembra interessarci meno di una cravatta di Sarri o di un tweet di Salvini, ritarda il momento del riposo, non solo di quello eterno. Se ogni uomo diventa vecchio quando smette di coniugare i verbi al futuro, Felicino Piredda è ancora un adolescente. Fresco di licenza media, ha già detto che punta al diploma di maturità. In fondo non ha neppure cent'anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Noni Nature SpA - P.A.P. - 011 3512001 - L. 467004-01 - L. 001 Milano
9 771120 - 458108



Strage di Viareggio: l'ex Ad di Ferrovie Mauro Moretti condannato in appello a 7 anni. Il papà di una delle vittime: "Più sicurezza solo punendo i manager"



Venerdì 21 giugno 2019 - Anno 11 - n° 169
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 10,00 con il libro "Politicamente scorretto"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ESCLUSIVO A 7 mesi dal sequestro in Kenya

"Silvia Romano rapita perché subì molestie o vide atti di pedofilia"



La 23enne milanese scomparsa il 20 novembre scorso

ALBERIZZI A PAG. 16-17

IDATI DELLA PROCURA I risultati di Greco

Evasione, la guerra giudiziaria paga: in tre anni Milano strappa 5,6 miliardi

■ Patteggiamenti per fare cassa, evitando i processi. Fgurarsi quanto si potrebbe incassare alzando le pene e le soglie di impunità. Di Maio: "Galera per i grandi evasori"

BARBACETTO A PAG. 8

DIETRO LO SFRATTO ALLA SINDACA

Caltagirone anti-Raggi corteggia Salvini per salvare il suo gruppo

MELETTI A PAG. 9



QUELLA DIMENTICANZA "MORALE" DI BERLINGUER

MASSIMO FINI DA PAG. 13

La cattiveria

Salvini chiede di togliere i figli alla ladra rom Prima che impari a far sparire 49 milioni

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Almeno scusatevi

MARCO TRAVAGLIO

Il 23 gennaio 2009 il Fatto non esisteva ancora, se non nella mente e nelle speranze di un pugno di giornalisti stufi della censura e dell'autocensura dei giornaloni. Chi scrive collaborava ancora con l'Unità. E raccontò in beata solitudine la storia di Gabriella Nuzzi, la pm di Salerno appena punita dal Csm insieme al collega Dionigio Verasani e al suo procuratore Luigi Apicella. Quest'ultimo fu sospeso dalle funzioni e dallo stipendio e se ne andò in pensione, mentre i due giovani pm furono cacciati da Salerno - su richiesta del cosiddetto ministro Angelino Alfano e fra gli applausi del presidente Giorgio Napolitano e del suo degno vicepresidente Nicola Mancino - col divieto di svolgere mai più le funzioni inquirenti. La stessa gogna era toccata pochi mesi prima a Luigi De Magistris per le sue indagini sul malaffare a Catanzaro. Nuzzi e Verasani pagarono quelle sulle denunce di De Magistris contro chi gli aveva scippato le inchieste in Calabria, ma anche su quel giglio di campo di Vincenzo De Luca. Il Csm li definì "eversivi" e le loro indagini "finalizzate alla destabilizzazione e all'eversione dell'istituzione dello Stato". Invece non avevano fatto che il proprio dovere, sequestrando un mese prima a Catanzaro le carte dell'inchiesta Why Not negate da mesi dai colleghi calabresi (che si ribellarono con una controindagine illegale e un controsequestro eversivo: due atti spacciati da Napolitano e dai giornaloni per uno "scontro fra Procure").

MONTECITORIO I ricorsi presentati al Collegio d'appello potrebbero essere accolti

Grandi manovre per ridare i vitalizi agli on. condannati

■ A "salvare" gli ultimi ex parlamentari finiti alla sbarra potrebbe essere la legge Severino che dà un "tempo ragionevole" per riottenere agibilità politica

PROIETTI A PAG. 5

MISSIONE EUROPEA

Conte in Ue: "Conti migliorati, adesso le regole cambiano"

MARRA A PAG. 3



TEMI DI MATURITÀ, LA CITTADINANZA PASSA SEMPRE PER LA STORIA

SALVATORE SETTIS A PAG. 21

BOMBE M5S: "Alt pure in Italia"

Gli Usa e Londra: basta export di armi a Ryad



CANNAVÒ A PAG. 18

POLITICAMENTE SCORRETTO



di Alessandro Di Battista

10€ in libreria e in edicola con il Fatto Quotidiano
Disponibile anche in ebook

POLITICALLY CORRECT Censura Usa a Francesca Marciano

Vietato dire "animali domestici"

CAMILLA TAGLIABUE

America, il Paese della libertà, ma non troppo: come il cinema, la tv e le università, anche l'editoria è minacciata dalla dittatura del politicamente corretto, che espunge dalla pagina tutto ciò che è considerato sveniente. Così è capitato a Francesca Marciano, scrittrice e sceneggiatrice (già David di Donatello per Maledetto il giorno che t'ho in-



contrato di Carlo Verdone), che sta lavorando a una raccolta di racconti, in uscita nel 2020 con Penguin Random House.

Signora Marciano, le hanno censurato qualcosa?

Indubbiamente c'è un incremento della vigilanza: in una similitudine in cui mi riferivo al canto dei gabbiani che risuonano come alla chiamata del muezzin, mi è stato chiesto di togliere il riferimento al muezzin.

A PAGINA 23

SUL SET IN PUGLIA



Verdone a Otranto, il film-zingarata e le visite mediche

PONTIGGIA A PAG. 22

SEGUE A PAGINA 24





il Giornale



VENERDI 21 GIUGNO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 145 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
02 7324971 | Sede: tel. redazione

IL CASO FELTRI-CAMILLERI
LO STRABISMO
DEI SOLITI SOLONI
di **Vittorio Sgarbi**

Due anime belle, Sandro Ruotolo e Paolo Borrometi, si indignano con Vittorio Feltri e si autospendono (bizzarra formula diversa dalle dimissioni) dall'Ordine nazionale dei giornalisti, ritenendosi incompatibili con l'iscrizione all'albo professionale del direttore di *Libero*.

Cosa ha fatto questa volta? Ha espresso in modo brutale un suo malumore, più letterario che umano, attraverso la formula della stroncatura. Un genere letterario, spesso feroce, che si manifesta in epigrammi, e in battute lampeggianti nelle quali erano specialisti grandi giornalisti e scrittori come Karl Kraus, Leo Longanesi, Ennio Flaiano, Franco Fortini. Giuseppe Baretti aveva creato il personaggio di Aristarco Scannabue per la rivista *Frusca letteraria*. Roberto Longhi, del grande scultore Antonio Canova, aveva scritto: «Lo scultore nato morto il cui cuore è ai Frari, la cui mano è all'Accademia e il resto non so dove». Cacciato anche questi impertinenti? D'altra parte, nella circostanza, Feltri è stato prudente e misurato. Ha detto: «Mi dispiace se Camilleri muore. Però mi consolerò pensando che Montalbano non mi romperà più i cog... Basta, mi ha stancato». Quindi, letteralmente, rammarrico per le condizioni di salute della persona, insofferenza per Montalbano che è una creatura letteraria, come Harry Potter, come Don Rodrigo, come Jago.

Pare più grave quello che loro due dicono di lui, soprattutto in considerazione del fatto che l'articolo 21 della Costituzione garantisce la libertà di critica, anche severa, adottata da Feltri. «Quel "terrone che ci ha rotto i cog..." per noi figli del Sud è inaccettabile. Ogni suo scritto trasuda di razzismo, omofobia, xenofobia». Ma Feltri non ha neppure usato la parola «terrone» nei confronti di Camilleri, si è limitato a manifestare antipatia per il personaggio di Montalbano.

Ricordate il più corto epigramma del mondo, *contra personam*? È di Franco Fortini: «A Carlo Bo. No». L'effetto teatrale e il colpo di scena sono essenziali alla battuta, spesso «assassina». Ma evidentemente, nei loro santuari, Ruotolo e Borrometi non considerano giornalista quel Tomaso Montanari che ha inferito, appena morto, su Zeffirelli e manifestando odio e rabbia anche per la Fallaci. Ieri ha rincarato: «Sono figure che affondano nel fango». E, dopo avere così affettuosamente trattato due illustri morti che hanno onorato e onorano l'Italia, aggiunge: «Credo sia Salvini a infangare questo Paese». Mi sembrano affermazioni più gravi di quelle di Feltri su Montalbano. E che, nella loro indignazione, Borrometi e Ruotolo siano un po' strabici.

IL PIANO DEL GOVERNO

SCIPPANO MILITARI IMPRESE E PENSIONATI

La Ue non molla sul debito: servono 5 miliardi, ipotesi tagli a Difesa e Sviluppo. Un miliardo «sfilato» ai risparmi di Cdp

ALLA JUVE IN GIACCA (SENZA TUTA)

Da bancario a banchiere
Ma Sarri non è un Giuda

di **Tony Damascelli**



DEBUTTI Maurizio Sarri a Torino (Juventus.com)

Era vestito con l'abito da cerimonia, divisa ufficiale del club, cravatta compresa, ma ha parlato come se avesse, indosso, la tuta. Schietto, nei limiti del consentito dalle regole sabaude, puntuale e per nulla ruffiano, toscano nell'intelligenza della battuta e nell'intuizione (...)

segue a pagina **34**
Latagliata e Pisoni alle pagine **34-35**

■ Difficile far quadrare conti quando hai la maggioranza a spesa pubblica e non si possono aumentare le tasse. E così il ministro dell'Economia Giovanni Tria raschia il fondo del barile. Cinque miliardi di spesa «congelati» a danno di aziende, trasporto locale, Difesa e pensionati.

Cesaretti e Signorini alle pagine **2-3**

IL RETROSCENA

E Conte avvertì il falco Matteo: «Qui in Europa non scherzano»

di **Adalberto Signore**

a pagina **2**

IL RISIKO SULLE NOMINE

Giorgetti addio
L'idea leghista per spremere l'alleato in crisi

di **Augusto Minzolini**

a pagina **5**

INTERVISTA A MARA CARFAGNA

«Verde, non salviniana
La nuova Forza Italia
che ha convinto Toti»

Massimiliano Scafi

■ «Sintonia ed entusiasmo». Così Mara Carfagna definisce il rapporto con Giovanni Toti, che con lei condivide il ruolo di neo-coordinatore di Forza Italia. D'altronde la missione è difficile: «Dobbiamo recuperare i nostri tanti amministratori e lanciare una rivoluzione liberale ed ecologista. Resteremo sempre nel centrodestra, ma non salviniani».



a pagina **6**

Borgia, Cesaretti e De Feo alle pagine **6-7**

LA CONSULTA BOCCIA IL DL SICUREZZA

Sbarchi, giudici e le critiche Usa
Immigrazione, Viminale nel mirino

Bulian a pagina **9**

I COMMENTI

STRAGE DI VIAREGGIO

I numeri uno
e il peso
delle colpe

di **Stefano Zurlo**

I morti sfigurati. Il dolore senza rimedio. La rabbia della gente. È difficile misurarsi con i sentimenti delle persone di Viareggio che ribolle come il mare che l'ha resa famosa quando è in tempesta. E però nell'attesa non scontata e liturgica delle motivazioni del verdetto, occorre pur dire che sgomentano (...)

segue a pagina **15**

ESAME DI MATURITÀ

I nuovi orali?
Una scuola
di assurdità

di **Luca Gallesi**

Tra le polpette avvelenate lasciate in eredità da Renzi al governo attuale, oltre agli opachi rapporti con la magistratura, all'impunità per i banchieri amici e al controllo dei grandi mezzi di comunicazione c'è anche la riforma della scuola, inspiegabilmente accettata e supinamente portata a compimento dall'attuale ministro.

a pagina **18**

SE RUBARE AI BIMBI NON È REATO

Ladri di tricicli

di **Giannino della Frattina**

non per la mamma e di sicuro non per quel bambino che forse, anzi di sicuro ai suoi giocattoli attribuiva ben altro valore del loro semplice prezzo. Argomento troppo sofisticato per un'aula di tribunale, ma non per una madre che ha chiesto cosa avrebbe fatto lo stesso giudice di fronte al furto di un cellulare da 250 euro e non del trattorino. E, a proposito della «tenuità del fatto» e il richiamare l'articolo 131 bis del codice penale che «mira a

impedire la celebrazione di un processo inutile quando la notizia di reato, non destituita di fondamento, attenga però a un fatto di particolare tenuità» e la considerazione che il bimbo «non risulta traumatizzato avendo invitato alla festa di compleanno il figlio» della donna impunita per furto, la stessa mamma ha fatto presente che «vedevi oggetti gli erano molto cari». E «vederseli sottrarre, ha provocato in lui una reazione di rabbia e tristezza». Probabilmente la stessa di chi è arrivato in fondo a queste righe.

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SEZIONI IN TUTTI I NUMERI), IL MINISTERO DI COSTRUZIONI, TERRIT. E INFRASTR. (C.T. 1/18/MI/18)

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.
immobiliaregestioni@immo.it
www.immobiliaregestioni.it

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCMM-N° 369 ITALIA
PREZZI IN ARRETRAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 26/L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 21 Giugno 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDICIA E PRODDA, "IL MATTINO" - "IL CORAIO", EURO 1,20

Sanità
Pronto soccorso addio ai codici e arriva il manager anti-barelle
Calò a pag. 9



L'oro bianco
La mozzarella in Borsa «Rendimento più alto dei marchi dell'auto»
Santonastaso a pag. 12



Il reportage
Sul set di Verdone «I miei medici goliardici sempre on the road»
Cosulich a pag. 13



Sud e fondi coesione
I LOCALISMI CHE UCCIDONO L'USCITA DALLA CRISI

Gianfranco Viesi

La grande maggioranza degli italiani non ha idea di che cosa sia il FSC, e quindi avrà seguito con grande distacco le vicende dell'emendamento che mirava a trasferirlo alle Regioni. È un peccato, perché si tratta di una questione di grandissima rilevanza. Una premessa. L'Italia non uscirà mai dalla crisi che la attanaglia con piccole misure elettorali. Ci potrà provare solo guardando avanti, con politiche economiche che rilancino le imprese, la produttività e l'occupazione. È di questa strategia di medio termine, gli investimenti pubblici, in particolare nel Mezzogiorno, sono una componente essenziale. Per più motivi, illustrati ad esempio con chiarezza nell'ultimo capitolo della recente Relazione della Banca d'Italia. Perché siamo da anni ai livelli minimi storici: 2% del PIL, contro un 3% pre-crisi. Perché hanno un elevato effetto «moltiplicatore»: ogni euro di spesa per investimenti pubblici stimola particolarmente l'economia; fa crescere il reddito; e quindi il gettito fiscale. E li rende quindi compatibili con un bilancio pubblico in sofferenza come quello italiano. Perché accrescono il capitale pubblico, e quindi - oltre a migliorare la vita dei cittadini - fanno crescere l'efficienza delle imprese e stimolano i loro investimenti. Infine perché gli investimenti al Sud, oltre a colmare un inaccettabile storico deficit di dotazioni infrastrutturali, e quindi a favorire lo sviluppo delle imprese laddove ce ne è più bisogno, hanno un effetto espansivo molto forte sull'intera economia italiana. Investire al Sud fa bene all'intero Paese.

Continua a pag. 43

Sarri si presenta alla Juve «Fischi o applausi al San Paolo? Saranno sempre gesti d'amore»



Nella foto, da sinistra: Paratici, Sarri, Agnelli e Nedved

L'invitato Pino Taormina alle pagg. 18 e 19

Controcampo

CHI HA DATO HA DATO
CHI HA AVUTO HA AVUTO

Marilicia Salvia

Chi ha avuto ha avuto, chi ha dato ha dato. Quanto vorremmo liquidare così, secondo fatalismo napoletano, questa telenovela calcistica durata pure troppo. Continua a pag. 43

Una storia poco italiana

LA SCALATA DI MAURIZIO
IL SELF MADE MAN DEL CALCIO

Gianfranco Teotino

Dov'era Sarri quando la Juve, con Conte, avviò l'insopportabile (per gli altri) corsa agli 8 scudetti consecutivi? Continua a pag. 43

Conte: «Contesto le stime Ue così vogliono punire l'Italia»

► Intervista al premier «Le regole non si applicano seguendo le emozioni»
Riflutata l'offerta di 5 miliardi per ridurre il deficit ed evitare la procedura

«Contesto le stime dell'Ue. Sarebbe grave se Bruxelles avesse atteggiamenti punitivi nei confronti dell'Italia». È il pensiero del premier Giuseppe Conte. L'Italia ha messo sul tavolo una dote da 5 miliardi per evitare la procedura d'infrazione. Ma alla Commissione Europea non basta per ridurre a quota 2,1% il deficit. Nella notte avviata, a Bruxelles, la trattativa per trovare un punto d'incontro. Mercoledì in Consiglio dei ministri la legge di assessorato di bilancio.

Conti, Cifoni, Dimito e Santonastaso alle pagg. 2, 3 e 4

Parla il neocoordinatore di Forza Italia

Carfagna: mai succubi della Lega no all'autonomia che toglie al Sud

Valentino Di Giacomo

«Immagino un rapporto autentico, paritario. Con la Lega siamo alleati, mai saremo succubi. E dico no all'Autonomia che toglie al Sud». Parla, al Mattino, l'onorevole Mara Carfagna, appena nominata coordinatrice di Forza Italia.

A pag. 5



Il caso

Guerra dei pedaggi le Autostrade contro il governo

Pronta la rivoluzione per il sistema tariffario delle autostrade, sempre che il governo dica di sì. Gli extra ricavi dovuti a maggior traffico delle società autostradali si tradurranno in riduzioni delle tariffe, previsti tetti di efficienza per legge. Mancini a pag. 12

L'intervento

Il Papa a Napoli un segnale alla città che sa accogliere

Crescenzo Sepe

La Chiesa di Napoli e l'intera Diocesi salutano con gioia e filiale devozione Papa Francesco. Il suo ritorno nella nostra Città, a distanza di quattro anni dalla sua visita pastorale del 21 marzo 2015 è motivo di grande esultanza. Al di là del carattere assolutamente privato della sua breve permanenza a Napoli, oggi, resta l'orgoglio di averlo ancora tra noi per parlare di teologia contestuale. Continua a pag. 42

Auliso, Di Biase e Roano alle pagg. 24 e 25



L'Istat il 40% dei giovani più istruito del lavoro che fa
«Io, laureata in chimica vivo vendendo materassi»

Francesco Pacifico

«Ho molti amici che per lavoro, per trovare un posto corrispondente al proprio percorso di studi svolto, hanno dovuto abbandonare Napoli. Ma credo che sia assurdo, forse immorale, lasciare tutto solo per bisogno. Posso capire che lo si faccia in un'ottica di crescita professionale, ma per mettere assieme il pranzo con la cena, è ingiusto. Dimostra quanto siamo messi male in questo Paese». Angela Galia (nella fo-



to), 32 anni e una bambina di un paio di anni, è rimasta a Napoli. Precisamente a Marigliano. Ma con una laurea con l'80 e lode in Chimica alla Federico II ora lavora in una ditta di materassi, dopo aver risposto a un' inserzione su internet. Fa parte a tutti gli effetti di quell'esercito di 1,8 milioni di persone che l'Istat cataloga tra i «laureati sovrastrutturati», cioè che occupano una posizione professionale che in realtà non richiede il livello di istruzione conseguito.

A pag. 8

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE

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

SUSTENIUM MAGNESIO POTASSIO

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

ENERGY LOADING

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

A. MENARINI





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141-N° 189 ITALIA
 Sped. in A.P. 0133/2003 con L.4320/04 art.1 c.1 BCB RM

NAZIONALE



Venerdì 21 Giugno 2019 • S. Luigi Gonzaga

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Lite tra principi Kate vs Meghan Harry lascia la fondazione di William
 Marconi a pag. 13



Il nuovo film Verdone: «Bello fare il medico Girare a Roma? Troppo difficile»
 Satta a pag. 28



Effetto Juve Sarri si presenta in giacca e cravatta «Ma in campo vorrei andare in tuta»
 Buffoni e Mauro nello Sport



3€ al mese per 3 mesi
 ATTIVA LA PROMO shop.ilmessaggero.it/esate

Rischio scatola chiusa L'Autonomia non diventi il colpo di grazia per la Capitale

Gianfranco Viesi

Il futuro di Roma non è una piccola questione locale. Ma un tassello indispensabile di un disegno di futuro per il Paese. Roma e l'Italia stanno morendo della stessa malattia. Il "cortoplazismo": una splendida parola latinoamericana che descrive la grave distorsione di pensare solo all'oggi e non al domani; di vivere di piccole tattiche e non di grandi proposte e azioni. Come si può immaginare uno scenario di riguadagnata prosperità per il nostro Paese senza un ruolo fondamentale per la sua capitale in un futuro possibile?

Ora, il futuro di Roma dipende essenzialmente dalla qualità e dai risultati tangibili, dai servizi garantiti dalla sua amministrazione. Del tema si sta occupando con forza questo quotidiano. Ma dipende molto - indipendentemente da chi oggi amministra la sua Capitale - anche da come l'Italia si riorganizza, prova ad accrescere equità, efficienza e efficacia delle sue politiche; a designare servizi pubblici moderni e incisivi che ci facciano entrare davvero, finalmente, nel XXI secolo. A gestire le scarse risorse pubbliche non con tagli lineari o con furti degli uni a danno degli altri, ma con regole chiare e giuste; a realizzare quella collaborazione fra i diversi livelli di governo (centrale, regionale, urbano) che è l'unica ragionevole modalità di governo in un Paese grande, complesso, articolato. La congiuntura politica sembra invece spingerci verso tutt'altri lidi.

Continua a pag. 22



Le sette piaghe Capitali L'inchiesta sul calvario trasporti: 4 milioni di chilometri persi nei 3 anni della Raggi



Roma a piedi corse in fumo

Dai 100 "flambus" ai record delle scale rotte della metro. Ma #aromavatuttbene: dite la vostra al Messaggero

Lorenzo De Cicco

Dal record degli autobus andati a fuoco (perfino le navette semi-nuove), ai quattro milioni e mezzo di chilometri persi in tre anni. In strada 640 mezzi Atac su 1900, tornano quelli degli anni Novanta. E il disastro delle metro A e B: quasi cento gli impianti guasti. Sono i numeri dell'inchiesta sul calvario trasporti.

Alle pag. 2 e 3

Conte: «Contesto le stime Ue»

► Intervista al premier: «Sarebbe grave se Bruxelles avesse atteggiamenti punitivi con l'Italia»
 Trattativa nella notte: all'Europa non bastano 5 miliardi sul tavolo per ridurre a 2,1% il deficit

dal nostro inviato Marco Conti

BRUXELLES

Il premier Conte contesta «le stime Ue». Lo evidenzia in un'intervista al Messaggero in cui aggiunge: «Sarebbe grave se Bruxelles avesse atteggiamenti punitivi nei confronti dell'Italia». Il nostro governo ha messo sul tavolo una dote da 5 miliardi di euro per evitare la procedura d'infrazione. Ma la Commissione non fa sconti e la cifra non basta per ridurre a 2,1% il deficit. Trattativa nella notte a Bruxelles. Mercoledì in Consiglio dei ministri la legge di assestamento di bilancio. Conte ai due vicepremier: «Servono altri soldi».

Alle pag. 4 e 5
 Cifoni e Dimito alle pag. 4 e 5

Regionalismo

M5S frena la Lega sullo spacca-Italia «Piano per il Sud»

Simone Canettieri

La Lega accelera sull'autonomia regionale, mentre M5S gela Salvini: prima il piano per il Sud. Due partiti, due velocità ma un unico provvedimento: la controversa riforma che rischia di spaccare l'Italia. I grillini chiedono invece «un tavolo tecnico» a Palazzo Chigi.

A pag. 7

Teheran: abbattuto. Trump: pronti al raid



Drone giù, venti di guerra Iran-Usa

Un drone Usa è stato abbattuto dagli iraniani (foto EPA) | Guaita a pag. 11

Via alla riforma Autostrade, arriva la stretta sulle tariffe

Umberto Mancini

Arriva la maxi-stretta sulle tariffe autostradali, rischio stop per gli investimenti. È la riforma decisa dall'Autorità: gli extra ricavi dovuti a maggior traffico delle società autostradali si tradurranno in riduzioni delle tariffe; stabiliti anche tetti di efficienza.

A pag. 17

La seconda prova Maturità, il latineggi non convince tutti E spunta pure il selfie

ROMA La tanto temuta seconda prova scritta della Maturità è passata tra polemiche e perplessità. Temuta perché, per la prima volta, è stata una doppia prova: un compito su Tacito e Plutarco, al classico, una funzione di matematica e una circolazione del campo magnetico per fisica allo scientifico. E così via fino all'autoritratto e al selfie per il liceo artistico.

Bogliolo, Camilletti, Crasta, Loiacono e Traina a pag. 15

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE

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

SUSTENIUM MAGNESIO POTASSIO

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

ENERGY LOADING

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

CANCRO, IL SEGNO FESTEGGIA L'ESTATE

IL GIORNO BRANNO

Buongiorno, Cancro! Solstizio d'estate. La nuova stagione della vostra vita avrà ancora Saturno in opposizione, aspetto che metterà in crisi qualche collaborazione, ma aiuterà a risolvere i problemi esistenti, aprirà la porte alle nuove occasioni. Svegliate il piccolo Proust che è in voi, ammirate l'infinito di Leopardi, ma anche i corpi robusti di Rubens - tutti artisti del vostro segno. Vivete un'estate fisica, corposa, sportiva, passionale... Auguri.

© SUPERLEZIONE RISERVATA
 L'oroscopo a pag. 35

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 21361,44 +0,66% | FTSE 100 7424,44 +0,28% | €/\$ 1,1307 +0,89% | SPREAD BUND 10Y 247,10 +7,50 | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Oggi con il Sole
Gli Isa al debutto,
come funzionano
i nuovi indici
stop all'obbligo
per le partite Iva



Dichiarazioni
Per chi chiede
e riprende l'attività
stop all'obbligo
delle pagelle fiscali

Pegorin e Ranocchi
— a pagina 24

SIAMO
IN VIAGGIO
VERSO LE ZERO
EMISSIONI



Deficit, il Governo batte cassa alla Cdp: chiesti 800 milioni

CONTI PUBBLICI

Richiesta del Tesoro: Cassa depositi distribuirà un utile straordinario

Il premier a Bruxelles: «Il deficit sarà del 2,1% e non del 2,5% come stima la Ue»

Moscovici: «Lavoriamo per evitare la procedura, non discutiamo le regole»

Allarme Istat su Pil (atteso calo nel secondo trimestre) e «recessione demografica»

Cassa Depositi e Prestiti, su richiesta del governo, ha convocato un'assemblea il 28 giugno per deliberare la distribuzione di dividendi extra per 60 milioni a valere sul residuo utile 2018; al Tesoro, azionista di maggioranza, andranno 800 milioni. A maggio Cassa aveva già distribuito ai soci pubblici e privati cedole per 4,554 milioni. La mossa sarebbe da inquadrare nella strategia del Tesoro per ridurre il deficit 2019 ed evitare la procedura di infrazione Ue ammontano a 3 miliardi le risorse che si conta di liberare per riequilibrare i conti. Il premier Conte «Deficit a 2,1% e non a 2,5% come prevede l'Europa». Moscovici: «Lavoriamo per evitare la procedura all'Italia, ma le regole si rispettano». Dall'Istat nuovi allarmi sia per il Pil (attesa contrazione nel 2° trimestre) sia per il drastico calo di nascite: nel 2019 sei milioni di persone in meno in età da lavoro. — a pagina 23

LAVORO

Salario minimo con effetto domino da 6,7 miliardi

Claudio Tucci — a pag. 2

Nella proposta targata M5S spunta anche la scala mobile

— a pagina 2

INTERVISTA A GIUSEPPE ZAFARANA

«Tra lavoro nero e false pensioni 52mila persone non in regola Scoperti 13mila evasori totali»

Marco Nobili e Marco Ludovico — a pag. 5



Giuseppe Zafarana, comandante generale della Gdf

IL CASO TARANTO



Nuovo skyline. La copertura dei parchi minerali dell'ex Iva a Taranto, ancora in fase di completamento

Stallo Ilva, in fumo 23 miliardi di Pil

di Paolo Brillo

Osservato dall'epicentro, il terremoto dell'Ilva ha prodotto a Taranto un cratere di paure e di declino e ha propagato le sue onde d'urto sull'intera economia italiana. Sei sette anni perduti dell'Ilva, dagli arresti e dal sequestro del 26 luglio 2012, sono andati in fumo 23 miliardi

di euro di Pil, 1,355% cumulato della ricchezza nazionale. L'Ilva è una questione nazionale: il Nord Industriale, cuore della meccanica, del biotecnico e della componentistica auto che di acciaio si nutrono, ha visto bruciare 7,3 miliardi di Pil. — Continua a pagina 13

Fca, dimezzata la produzione nei siti di Mirafiori e Grugliasco

CRISI AZIENDALI

Conad stringe i tempi sull'acquisto di Auchan: vertice al Mise sui tagli

I due stabilimenti Fca di Mirafiori e Grugliasco sono alle prese con volumi produttivi quasi dimezzati rispetto allo scorso anno. Il rallentamento dell'attività ha ripercussioni sui turni di lavoro. Intanto Conad stringe i tempi sull'acquisto di Auchan: resta da sciogliere il nodo dei tagli. — a pagina 11

AUTOSTRADE & CONCESSIONI

Via al nuovo calcolo dei pedaggi, ma l'Asicat lo boccia subito

Via libera dell'Autorità di regolazione dei trasporti al nuovo sistema tariffario per i pedaggi autostradali. L'Autorità ha pubblicato sul proprio sito le delibere relative a 16 concessionari i cui Piani economico-finanziari (Pef) erano scaduti da anni. Uno sche-

ma duramente contestato dall'Asicat, l'associazione che rappresenta i concessionari autostradali. L'Asicat parla di atto bloccante: «Così si fermano tutti gli investimenti già programmati nel settore autostradale». — a pagina 10

INNOVATION DAYS - IL SOLE 24 ORE

Olimpiadi e Tribunale dei brevetti, Milano e la Lombardia pronte alla sfida

L'aggiudicazione delle Olimpiadi invernali 2026 (insieme al Veneto e a Cortina) e il trasferimento del Tribunale dei brevetti. Due sfide, per Milano e la Lombardia, di cui hanno parlato ieri il sindaco di



Milano Giuseppe Sala (foto a sinistra) e il governatore lombardo Attilio Piovani (a destra), durante la prima tappa degli Innovation Days organizzati dal Gruppo 24 Ore. — Servizi a pagina 6

PANORAMA

L'EX AD DI FERROVIE

Strage di Viareggio, l'appello conferma sette anni a Moretti

La corte di appello di Firenze ha condannato a 7 anni Mauro Moretti ex ad di Ps e di Rifi al processo per la strage di Viareggio. La procura generale aveva chiesto 35 anni e 6 mesi: anche in primo grado Moretti venne condannato a 7 anni. Condanne anche per Michele Mario Ella (ex ad di Rifi) e Vincenzo Soprano (ex ad Trenitalia) a 6 anni. — a pagina 10

MISSILE ABBATTE DRONE

Sale la tensione Usa-Iran Impennata del petrolio

Alta tensione fra Iran e Usa, dopo che i pasdaran hanno abbattuto un drone americano, affermando che volava sul loro territorio per raccogliere informazioni. Trump parla di qualche «stupido» che ha commesso un «errore» e non esclude la possibilità di bombardare l'Iran. Impennata del prezzo del petrolio. — a pagina 23

JENS WEIDMANN

L'uomo della Bundesbank che sogna la scalata alla Bce

Isabella Bufacchi — a pag. 22

CORTE COSTITUZIONALE

Di Sicurezza, Dalla Consulta no ai ricorsi delle Regioni

La Corte Costituzionale ha dichiarato inammissibili i ricorsi contro il Dl Sicurezza presentati da Calabria, Emilia-Romagna, Marche, Toscana e Umbria, che ne hanno impugnato numerose disposizioni per violazioni delle loro competenze. Lo comunica una nota della Consulta. — a pagina 24

CONSIGLIO EUROPEO

128 rinvio per sei mesi le sanzioni alla Russia

Il Consiglio europeo ha rinvio per sei mesi le sanzioni alla Russia, a causa del mancato rispetto degli accordi di Minsk sulla guerra in Ucraina orientale. Come di consueto, la decisione è stata preceduta da un punto informativo del presidente francese Macron e della cancelliera tedesca Merkel.

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

SUSTENIUM PLUS EDIZIONE ESTATE

SUSTENIUM MAGNESIO POTASSIO

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

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

ENERGY LOADING

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

Rete unica, l'Enel tratta con Tim e Cdp

TELECOMUNICAZIONI

Il tavolo per la rete unica si allarga a Enel che con Tim e Cdp ha firmato un accordo di confidenzialità per discutere di possibili operazioni societarie che coinvolgono Open Fiber e Telecom ma limitatamente all'infrastruttura in fibra ottica. I negoziati, che dovranno saltare ancora molti ostacoli, potrebbero portare alla fusione tra Flash Fiber (60% Telecom e 40% Fastweb) con Open Fiber sotto il controllo dell'incumbent con Cdp che si trasferirebbe al piano superiore rafforzandosi nel capitale. Telecom.

Antonella Olivieri — a pagina 15

INVESTIMENTI

Il fondo H2O di Natixis nel caos: il titolo tracolla in Borsa (-11,8%)

Gianfranco Urlando — a pag. 17

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA

Moda junior, il sorpasso dei gruppi esteri sui marchi italiani

Silvia Pieraccini — a pag. 31



Venerdì 21 Giugno 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 145 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano
* Offerta associabile con Marketing Oggi (ItaliaOggi € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80)

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

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



CARTELLE ESATTORIALI
Rottamazione ter, in arrivo i conteggi dell'agenzia
Mandolisi a pag. 25

CONVEGNO SUGLI ISA
Secondo le Entrate è affidabile un autonomo su tre
Millicca a pag. 28

AGRICOLTURA
Anticipi Pac, all'incasso il 50% del dovuto senza gli interessi
Conegna a pag. 31

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Decreto Crescita - Il testo all'esame della Camera
Tax credit - La risposta delle Entrate sulla certificazione della documentazione
IO ONLINE
Arbitro bancario - La relazione per il 2018

Se si vuol restituire prestigio alla magistratura si debbono cambiare le regole del Csm. Ecco come
Bruno Tinti a pag. 7



Decreto sicurezza picconato

Illegittima per la Consulta la norma del primo decreto sicurezza sul commissariamento degli uffici comunali da parte dei prefetti in caso di sospette illegalità o cattiva gestione

Illegittima la norma del primo decreto sicurezza che prevede il commissariamento di fatto degli uffici comunali, da parte del prefetto, in caso di condotte sospettate di illegalità o di cattiva gestione. Lo ha stabilito la Corte costituzionale. Il prefetto avrebbe avuto un'ingerenza invasiva nell'attività dell'ente, individuando i prioritari interventi di risanamento con la fissazione di un termine per la messa in atto degli interventi stessi.

PER QUESTO È NEL MIRINO
La Ue di oggi è diventata completamente germanocentrica
Punzi a pag. 10

In Forza Italia nuovo modello, Toti si è arreso a Berlusconi o viceversa?



L'inaspettato accordo fra Silvio Berlusconi e Giovanni Toti chiarisce un fatto che il Cav aveva tanto costantemente quanto vanamente smentito: Toti era nelle pectus. Il risultato delle europee, lungi dall'essere giudicato una «tenuta» (Antonio Tajani dixit), era vissuto nel movimento come una sconfitta apertamente di abbandono. Il rifacimento del partito, da anni promesso, annunciato, sostenuto da Berlusconi, era giudicato inconsistente rispetto alla crisi. Alla fine lo stesso Berlusconi, probabilmente per pressanti richiami dell'avvocato di fiducia e di altri vicini, quali familiari e uomini delle aziende, ha ceduto e cercato un'intesa con Toti.

DIRITTO & ROVESCIO
Per capire in che considerazione la struttura politica burocratica dell'Unione europea tiene la democrazia e il massimo consenso nel quale la democrazia si incarna (e cioè il Parlamento europeo, da poco eletto ma ancora non insediato) basti ricordare che Toti si è riunito al Consiglio d'Europa con il compito di iniziare a discutere sulle nomine nella Commissione europea, nella speranza di farlo al più presto possibile. In altre parole, è stato eletto a suffragio universale l'Europarlamento, nel quale ci sono degli equilibri diversi di cui si dovrebbe ovviamente tenere conto. Invece i politici espressione dei vecchi equilibri stanno già operando, nel silenzio dei media, per mettere il nuovo Europarlamento davanti al fatto compiuto. Se succedesse una cosa così a livello nazionale interverrebbero i carabinieri. Il bello è che a livello europeo queste asperchierie sono legittime. E già questo spiega su che Europa, purtroppo, gli europei possono fare affidamento.

FESTIVAL DEL LAVORO
Il salario minimo di 9 euro aumenta il cuneo fiscale del 20%
Damiani a pag. 32

CONSORZIO TUTELA
Bufala Dop, un business da 1,2 miliardi di euro
a pag. 15

MARKETING
Orogel, un surgelato più ecologico e sostenibile
Sottolaro a pag. 15

PARLA ELISABETTA SCARBI
La Nave di Tesco: ricavi +41% e 226 mila euro di utile
Capisani a pag. 19

RAI 3
Ascolti in calo costante per L'Approdo di Gad Lerner
a pag. 17

ALZA I PREZZI DI 1-2 EURO
Da ieri Netflix costa più caro anche in Italia
Secchi a pag. 17



**IL NOSTRO CAMPO:
LA CONSULENZA
SPECIALIZZATA PER
LE AZIENDE AGRICOLE**



AGRINOVERIM focalizza la propria attività di consulenza sul segmento agricolo e agroindustriale. Con un team di Professionisti accreditati nel settore, offre tutte le competenze necessarie per rispondere in modo efficace alle esigenze di tipo fiscale, legale, finanziario e organizzativo dell'azienda agricola.

in 02 49 75 85 71 | www.noverim.it | info@agrinooverim.it

Con questo «Cuneo» vengono messe a disposizione le tariffe di abbonamento e € 5,20 in più. Con questo «Modello» 700 e moduli 2019 a € 6,00 in più.



1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)

LE GRANDI BATTAGLIE. D DAY

IN EDICOLA A € 9,90



LA NAZIONE

Fondato nel 1859

VENERDI 21 GIUGNO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbonamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 169 | Anno 20 - Numero 169 | www.lanazione.it



SENTENZA D'APPELLO: MORIRONO 32 PERSONE

Viareggio, strage alla stazione Confermati 7 anni a Moretti

DI GRAZIA e DEL CHICCA ■ A pagina 12



CAPSULE GOURMET
ristora

NOI E L'EUROPA UN'UNICA CARTUCCIA

di RAFFAELE MARMO

IN EUROPA, una carta da spendere o una cartuccia da sparare abbiamo, a seconda dei punti di vista. E non possiamo che usarla per evitare la procedura d'infrazione. Mentre sulle nomine che contano non potremo fare altro che accontentarci delle briciole. È una verità elementare della quale hanno sicura consapevolezza tanto il premier Conte quanto il ministro dell'Economia Tria.

■ A pagina 2

FRANCA VALERI

I GIOVANI SENZA SOGNI

di CHIARA DI CLEMENTE

«**L**A NOIA è un sentimento eroico, se ti afferra sulla tomba di un eroe o se lo vivi dietro un vetro in attesa di un amante ritardatario. Può essere quasi il vizio di un secolo quando si sono smarriti i principi degli interessi, e il nostro è come abitato da una folla che tende a riunirsi senza direzione». Franca Valeri, 99 anni il 31 luglio, ha appena scritto un libro di riflessioni, e il titolo dice già tutto, o quasi: Il secolo della noia.

■ A pagina 7

Conte cerca 5 miliardi per la Ue

Fumata nera a Bruxelles. Il premier: un miracolo per evitare l'infrazione

COPPARI, FARRUGGIA e TROISE ■ A p. 2 e 3

VESTIVAMO ALLA JUVENTINA



**MAURIZIO SARRI
CAMBIA STILE:
RINNEGA
LA TUTA
PER LA CORTE
DEGLI AGNELLI
E SCOPRE
GIACCA
E CRAVATTA**

TASSI, TURRINI
e CUCCI ■ Nel QS

Maurizio Sarri
con Andrea
Agnelli e
Pavel Nedved

L'INTERVISTA / GELMINI

«Forza Italia apre una fase nuova. Ma resta liberale»

MICHELE BRAMBILLA ■ A pagina 9

CORPI DA COPERTINA

Tutti in mutande. I politici come la gente comune

NITROSI ■ A pagina 5

LA FOTO DELL'ISTAT

Italia culle vuote. Siamo un Paese solo per vecchi

POLIDORI ■ A pagina 6

IL SECONDO SCRITTO

Maturità in salita. Ragazzi spiazzati dalla prova mista

PASSERI e compiti svolti ■ A p.10 e 11

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

NO ALLA CHEMIO
**Figlia morta
Genitori
condannati**



Servizio ■ A pagina 14

TORRE DEL LAGO
**Esplosioni
e terrore
nel camping**



NELLI ■ A pagina 23

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI
DI UN PLUS DI ENERGIA

EDIZIONE
ESTATE

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

REINTEGRA
I TUOI SALI MINERALI

Con Magnesio, Potassio
e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie **ZENERGY**

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



Oggi a € 2,00
con
Weekend
il venerdì

Venerdì
21 giugno 2019
Anno 44 - N°146

la Repubblica

GLS
corriere espresso

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

FIGURACCIA EUROPEA

La furbata da un miliardo

Il governo si prende il tesoretto di Cassa Depositi e Prestiti per placare l'Ue. È l'unico assentimento reale, ma Bruxelles vuole altri sei miliardi. Procedura d'infrazione più vicina. Parla Conte: puniti da regole sbagliate
La Consulta bocchia Salvini: no superpoteri ai prefetti

IL CASO

Se l'Anpi chiede di sciogliere CasaPound

di Michele Serra

La presidente dell'Associazione partigiani, Carla Nespolo, denunciando «l'irresponsabile fiacchezza delle autorità competenti», chiede di applicare le leggi vigenti (nell'ordine: XII disposizione finale della Costituzione, legge Scelba, legge Mancino) e di sciogliere CasaPound, «organizzazione dichiaratamente fascista che fa dell'uso della violenza e dell'intimidazione lo strumento principale di affermazione politica». La richiesta è destinata a rinfocolare il dibattito (fiacco anche lui) sulle risorgenze fasciste. In un Paese che si è dotato, a più riprese, degli strumenti dell'antifascismo formale, l'azione giudiziaria, al netto delle opinioni, dovrebbe essere, sulla carta, semplicemente dovuta: la richiesta dell'Anpi vale come qualunque altra richiesta di rispetto della legalità.

● continua a pagina 39
Berizzi, Martineghi e Rocci ● a pagina 17

di Tommaso Ciriaco

Appena arrivato a Bruxelles, ci vuole poco per il premier Conte a rendersi conto che evitare la procedura d'infrazione sul debito sarà davvero difficile.

● a pagina 6
Liana Milella ● a pagina 16

Il governatore friulano

Fedriga shock "Via striscione per Regeni"



di Bonini e Foschini ● a pagina 11

Le nomine europee

Weber e gli altri nel Grand Hotel del potere

di Alberto D'Argenio

Quando apre la porta del salone al terzo piano dell'Europa Building, Giuseppe Conte si ritrova praticamente da solo. E tutti gli altri leader? Impegnati in bilaterali, trilaterali o riunioni di gruppo per decidere le cariche europee. Sono tutti a Bruxelles dalla mattina. Fanno e disfano ipotesi di un accordo che però per mano di Angela Merkel si allontana. Il premier italiano invece arriva giusto per l'avvio dei lavori. Mano a mano che si palesano gli altri, cerca di recuperare terreno facendosi raccontare le puntate precedenti. Ma cosa è successo nel frattempo?

● a pagina 7

UN REGALO DALL'ISTAT



▲ Gli impianti Convertitori eolici a Varese Ligure (La Spezia)

Sorpresa l'Italia è verde

Meno consumi, più energie rinnovabili
Renzo Piano: l'ecologia è anche business

di Rampini e Zunino ● alle pagine 2 e 3

con un commento di Sergio Rizzo ● a pagina 38

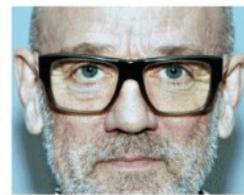
Domani in esclusiva su Robinson

Intervista a Stipe, ex R.E.M. "Torno, già pronte 18 canzoni"

di Dario Pappalardo

Michael Stipe è tornato. L'ex leader dei R.E.M. – la band americana di Athens, scioltasi nel 2011 dopo trent'anni di carriera e 85 milioni di dischi venduti – ha ripreso a comporre nuova musica. Lo racconta in esclusiva a Robinson, il nostro supplemento culturale in edicola da domani. Stipe anticipa il suo futuro professionale: il ritorno sulla scena del rock.

● a pagina 43



▲ Il cantautore Michael Stipe, 59 anni

DON WINSLOW
IL CONFINE

Dopo Il potere del cane e Il cartello, l'attesissimo ultimo atto di un romanzo epico colossale.

Il capolavoro di Don Winslow.

EINAUDI
STILE LIBERO BIG

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con Libri
Antonio Cannavacciuolo -
"Le mie ricette" € 11,90

NZ

Crisi Quell'arte di ripartire per sfatare il tabù del fallimento

FRANCESCO RIGATELLI — PP. 25

Cinema Si vive una volta sola E Verdone riscrive "Amici miei"

FULVIA CAPRARA — PP. 28-27



Juve Sarri comincia l'avventura "Con CR7 per battere nuovi record"

BARILLA E BRUSORIO — PP. 34-35



LA STAMPA



VENERDÌ 21 GIUGNO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ANNO 153 N. 168 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, DGB - TO www.lastampa.it

RAPPORTO DI WASHINGTON

"Traffico migranti Il governo di Roma è inadempiente"

AMEDEO LA MATTINA PAOLO MASTROLILLI ROMA - NEW YORK

«Il governo italiano non soddisfa pienamente il minimo standard per l'eliminazione del traffico degli esseri umani, anche se sta facendo sforzi significativi per riuscirci». È il giudizio con cui il dipartimento di Stato americano ha declassato il nostro Paese nella lotta contro la tratta, facendolo scendere al livello 2 nel "2019 Trafficking in Persons Report".

Il testo, presentato ieri dal segretario di Stato Pompeo, sottolinea che gli atti compiuti da Roma «non sono stati importanti, e non al livello del rapporto dell'anno scorso». — PP. 4-5 ALBANESE E FUSANI — PP. 4-5

STALLO SULLA NOMINA DEL CAPO DELLA COMMISSIONE UE: TRATTATIVA A OLTRANZA

L'Europa boccia l'Italia La rabbia di Conte: "Ci vogliono punire"

Bruxelles gela il premier: i tagli non bastano. Procedura di infrazione più vicina

L'Unione europea boccia l'Italia sui conti: i tagli non bastano per evitare la procedura di infrazione. La rabbia di Conte: «Non accetto i vostri no». E Bruxelles rinvia la decisione al 2 luglio. Stallo sulla nomina del capo della Commissione Ue, nella notte trattativa a oltranza.

LA LETTERA ALLA U.E. DIETRO LE PAROLE NIENTE

CARLO COTTARELLI

Ho, diciamo, qualche dubbio sulla possibilità che la lettera di Conte alla Commissione europea possa interrompere il cammino verso la procedura di deficit eccessivo. Moscovicci aveva detto che la Commissione voleva «atti concreti».

CONTINUA ALLE PAGINE 2-3

Drone abbattuto, Trump minaccia l'Iran. Petrolio alle stelle



Il presidente Usa, Donald Trump, alla Casa Bianca: dopo l'attacco ha riunito i consiglieri per la sicurezza nazionale

GIORDANO STABILE — P. 11

LA BATTAGLIA DEI DIRITTI

PADOVA

Morì a diciassette anni per il no alla chemio La madre: rifarei tutto

DANILO GUERRETTA

Hanno convinto la figlia minore a rifiutare la chemioterapia per curarsi con vitamine e cortisone. Due genitori padovani, Lino e Rita Bottaro, sono stati condannati a due anni. — P. 8

ROMA

"Durante il travaglio il feto è una persona" Ostetrica condannata

FLAVIA AMARILE

Prima della nascita il feto è già una persona, secondo la Cassazione e ora rischia una condanna per omicidio colposo il medico che compie errori durante il travaglio e il parto di una donna. — P. 8

BUONGIORNO

Il paese dei balocchi

MATTIA FELTRI

Piccoli saggi di democrazia diretta. Soldi, la canzone con cui Mahmood ha vinto l'ultimo festival di Sanremo, è diventata la più scaricata su internet della storia d'Italia: solo su YouTube è stata ascoltata oltre cento milioni di volte. Per intenderci: I giardini di marzo di Lucio Battisti sta sui dieci milioni, Volare di Domenico Modugno sui dodici. Non fosse per l'accidente che Soldi vinse col voti della giuria di qualità, cioè delle élite radical chic di Capalbio (a conferma che poi tira lo stesso vento per tutti, a Capalbio o a Capracotta), e non fosse per l'altro accidente, che Mahmood è un immigrato di seconda generazione, quindi in sé disarmonico al sovranismo, e fosse invece soltanto per assecondare la sacra volontà del popolo, Soldi potrebbe assurgere a inno nazionale, per di più con quel titolo corri-

spondente all'unanime aspirazione. Se pensate si tratti di sarcasmo, siete fuori strada: com'è risaputo, dalla maturità è stata abolita la traccia di storia col motivo che lo scorso anno era stata scelta soltanto dall'1.7 per cento dei candidati. L'introduzione del gusto degli studenti nello svolgimento degli esami è un passo deciso lungo il cammino che conduce al paese dei balocchi, nostra inevitabile meta. E l'attestato s'è avuto ieri, quando hanno chiesto al presidente della commissione Antimafia, Nicola Morra, se condanna Di Battista quando propone di derogare dalla regola dei due mandati in Parlamento. E meglio di no, ha risposto Morra, ma se gli attivisti diranno di sì a me va bene. Cioè, se i miei elettori vogliono una cosa sbagliata, io gliela do: sintesi insuperabile di un suicidio collettivo. —

STAMPA PLUS ST+

IL FUTURO DELL'AUTO

LEONARDO MARTINELLI

Intesa Renault-Nissan Si riapre la partita per la fusione con Fca

P. 18



COMO

EMANUELA GRIGLIE

Vacanze sul lago per gli Obama in casa Clooney

P. 15



LE STORIE

CINZIA ATTINA

Domodossola, la band che suona bendata per i non vedenti

P. 31

BRUNELLO VESCOVI

Coscia, un disco per ricordare Umberto Eco

P. 31

Advertisement for Duchessalix wine, featuring a bottle and the text 'Come si dice Barbera d'Asti Docg a Roma?' and 'Duchessalix Nobile Vini del Piemonte'.





Il tributo di Parigi al genio di Lagerfeld
Da Arnault a Pinault, 2.500 big ricordano lo stilista scomparso
Roncato in MF Fashion



Apple contro i dazi di Trump alla Cina
Cupertino avverte: le tariffe finiranno per colpire i nostri prodotti
Bertolino a pagina 4

Anno XXXI n. 122
Venerdì 21 Giugno 2019
€2,00 *Classedtori*
9 771594677008



Con MF Magazine Fin Fashion n. 88 a € 5,00 (9,00 + € 3,00) Con MF Magazine Fin Living n. 43 a € 5,00 (9,00 + € 3,00)

Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4884/2018 - D.D. Milano - L.P. 2/140 - C.A.P. 4301 Padova €1,00



BORSA +0,66% 1€ = \$1,1307

BORSE ESTERE	Euro-Yen	121,71	▲
Dow Jones	29.706	▲	
Nasdaq	8.836	▲	
Nikkei	21.483	▲	
Francforte	12.266	▲	
Zurigo	8.979	▲	
Londra	7.424	▲	
Parigi	8.536	▲	
VALUTE-RENDIMENTI	Euro-Dollari	1,1307	▲
Euro-Spagna	0,8916	▲	
FUTURE	Euro-Btp	133,87	▼
Euro-Bund	169,56	▼	
US T-Bond	189,88	▼	
Fibo Mib	21,360	▲	
S&P500 Cme	2.941	▲	
Nasdaq100 Mib	7.711	▲	

FOCUS OGGI
L'Iran spinge il petrolio Oro ai massimi da 6 anni
Le tensioni Washington-Tehran portano il Brent oltre 64 dollari al barile. Metallo giallo a un passo da 1.400 dollari l'oncia
Carosielli e Corvi a pagina 4

IL ROMPIESPREAD
Il premier Conte filmato mentre prepara la pizza. Un uomo per tutte le quattro stagioni

INFRASTRUTTURE CDP, ENEL, VIVENDI ED ELLIOTT SIGLANO UN'INTESA PER VALUTARE L'AGGREGAZIONE

C'è l'accordo Tim-Open Fiber

Torna d'attualità l'ipotesi di un'operazione con Flash Fiber, ma gli azionisti restano divisi sulla valorizzazione degli asset. In particolare il vero nodo è la valutazione della rete digitale di OF

(Follis a pagina 6)

LA JOINT VENTURE IMMOBILIARE STA VALUTANDO L'ACQUISIZIONE DI NUMEROSE STRUTTURE IN TUTTA EUROPA

Generali e Poste a caccia di centri commerciali

Il primo passo è l'ingresso nel capitale di Parco Leonardo a Roma. Operazione da 300 milioni

(Montanari a pagina 17)

CARIGE
Le banche bocciano la proposta di Apollo
(Gualtieri a pagina 11)

VERSO LA PROCEDURA DI INFRAZIONE
Conte in Europa: il deficit-pil va meglio del previsto
E Cassa Depositi gira al Tesoro un'extra-cedola da 800 milioni
(Leone a pagina 2)

GDO
Conad studia bad company per alcuni market Auchan
(Montanari a pagina 17)

GALA AMBASCIATORI ROLEX

Il mondo di Rolex è ricco di storie di perpetua ricerca dell'eccellenza. Il 23 giugno, per la prima volta in assoluto, Rolex celebra il suo costante impegno per il mondo della musica con un concerto straordinario al leggendario Teatro alla Scala: il Gala Ambasciatori Rolex. I più importanti direttori d'orchestra, cantanti d'opera e musicisti si uniscono all'Orchestra Filarmonica di Vienna per una serata d'interpretazioni eccezionali. La ricerca sullo stesso palcoscenico dei migliori artisti del nostro tempo renderà unico il ricordo di questo evento negli anni a venire. Questa è una storia di perpetua ricerca dell'eccellenza. La storia di Rolex.

#Perpetual

TEATRO ALLA SCALA

Il Tirreno

Primo Piano

L' iniziativa della Capitaneria guidata dall' ammiraglio Tarzia per aprire la strada alla creazione del welfare di chi vive sulle navi

Così gli invisibili senza diritti né regole ci portano il 90% delle nostre merci

il convegno "Il 90% di tutto". E' il titolo di un (bel) libro della giornalista britannica Rose George che racconta l' "industria invisibile che ti mette i vestiti addosso, il carburante nella tua auto e il cibo nel tuo piatto": ill' industria del trasporto marittimo. Fa capolino al convegno organizzato alla Fortezza Vecchia dalla Capitaneria (comitato territoriale per il welfare della gente di mare del porto di Livorno): è Gian Enzo Duci, numero uno nazionale degli agenti marittimi, a ricordare che «la quasi totalità di smartphone, scarpe, pantaloni, sedie lo abbiamo perché una nave l' ha portato fino a noi acquirenti». Ecco il paradosso dei lavoratori "invisibili": l' approvvigionamento del 90% degli oggetti che affollano le nostre vite è in mano allo 0,04% dei lavoratori, i marittimi. Figuratevi - ricorderà poi il direttore marittimo, contrammiraglio Giuseppe Tarzia, concludendo l' assise coordinata da Fabrizio Brancoli, direttore del Tirreno - che se si bloccasse l' intera flotta che solca i mari, in neanche una settimana ci ritroveremmo con le pompe di benzina a secco, in 10 giorni resterebbero senza merci gli scaffali dei supermercati, in due settimane si avrebbe il collasso del sistema. La chiave per tenere in vita tutto questo è il lavoro degli "invisibili", ripete Tarzia: «Accendiamo i riflettori - dice - sulle condizioni di vita di migliaia di persone: le lamiere delle navi le nascondono ai nostri occhi, ombre che non si accorgono di nessuno e delle quali nessuno si accorge». L' organizzazione del lavoro marittimo è talmente cambiata - è stato detto - che l' invisibilità di chi va per mare non è un modo di dire, anzi ha cambiato le città portuali. In passato, una nave poteva rimanere in un porto anche un mese: i marittimi sbarcavano a terra e vivevano almeno un pezzo di città («non erano le zone più tranquille ma certo tanti marinai spendevano a terra una parte del loro tempo»). Adesso la permanenza in porto dev' essere la più breve possibile perché, se un tempo i camionisti viaggiavano seduti sul pacco di cambiali indispensabili per comprare il mezzo, ora si potrebbe dire che di "cambiali" gli armatori ne hanno firmate un grattacielo e dunque la nave deve girare più alla svelta possibile: quasi non c' è tempo di scendere a terra. Non basta: le nuove norme sulla security sono tali che spesso, se i marittimi appartengono a certe nazionalità, a bordo si resta praticamente prigionieri, con tanto di guardie armate. C' è di più, lo denuncia il presidente di Federagenti. «I marittimi sono l' unica categoria alla quale è di fatto impedito l' esercizio del diritto di voto perfino su navi battenti bandiera italiana». Lo segnala sottolineando che «i marittimi sono ancor più dimenticati dei migranti, che almeno sono un problema spinoso da affrontare: i marittimi sono semplicemente fuori dal radar». E' il commissario-ammiraglio Pietro Verna, al timone dell' Authority, a sottolineare l' esigenza che per i lavoratori del mare, «non importa se italiani o no», siano riconosciuti «il rispetto e la tutela dei diritti». Come chiede l' ammiraglio ispettore Giovanni Pettorino, comandante del Corpo delle Capitanerie, in un videomessaggio in cui ricorda quanto sia stato decisivo l' impegno del suo predecessore l' ammiraglio livornese Raimondo Pollastrini per mettere in moto quel po' di tutela che c' è: è stato Pollastrini l' apripista dell' idea di creare per i marittimi qualcosa che assomigli a una "casa lontano da casa", secondo una definizione riportata alla memoria da Marisa Metrangolo, vicepresidente della federazione



Il Tirreno

Primo Piano

nazionale Stella Maris. È la storia dell' organizzazione di volontari che nasce da una costola dell' Apostolato del mare: «A Livorno è stata legata alla generosità di Federico Sgherri e ora di Salvatore Vasta», viene ribadito dalla tribuna più volte, a cominciare dall' intervento di Barbara Bonciani, neo-assessora al porto nella neo-giunta di Luca Salvetti. Intanto, Metrangolo sottolinea quanto per i marittimi siano importanti piccole cose come un collegamento bus per arrivare dalle banchine alla città. Daniele Rossi, presidente di **Assoport**, mette l' accento su un altro paradosso: «Più che i soldi, quel che manca è la previsione normativa di poterli spendere senza ritrovarsi nei guai di fronte alla Corte dei Conti». Ma finora - insiste Remo Di Fiore (sindacato internazionale dei lavoratori marittimi Itf) - finora troppe cose sono affidate al buon cuore: «Contributi spontanei che arrivano dagli operatori sì, ma bisogna passare dalla beneficenza ai diritti. Davvero sarebbe così difficile avere uno-due dollari dedicati all' assistenza ai marittimi come extra sulla tassa di ancoraggio delle navi?». La conclusione di Tarzia è proprio in questo segno: «Il volontariato è encomiabile ma occorre costruire un sistema non volontaristico bensì obbligatorio». A tal riguardo, insiste su un aspetto: è importante che a gestire questo servizio sia una pubblica amministrazione, che abbia esperienza in questo campo, che ci siano strumenti di perequazione fra i porti. Una sottolineatura che può esser forse letta anche come una candidatura della Capitaneria. --Mauro Zucchelli.

Sicurezza e solidarietà Quando mare è welfare

Focus sullo scalo labronico e tematiche nazionali

«SICUREZZA, sviluppo, solidarietà: quale futuro per il welfare della gente di mare?» E' il tema sviluppato ieri in Fortezza Vecchia su iniziativa della direzione marittima della Toscana, con focus sul porto labronico ma allargato a tutto il "sistema" nazionale in aiuto ai marittimi abbandonati dagli armatori, o comunque in condizioni di difficoltà personale nei nostri scali. Il summit, organizzato e presieduto da contrammiraglio (Cp) Giuseppe Tarzia, direttore marittimo della Toscana e presidente del comitato livornese del welfare dei marittimi, ha evidenziato l' esistenza di un sottobosco di disimpegno verso una categoria, i marinai delle navi mercantili, che troppo spesso sono tutelati solo a parole ma non in concreto dalle normative e dagli armatori. Era prevista anche la presenza del comandante generale delle Capitanerie, ammiraglio ispettore capo (Cp) Giovanni Pettorino, che però è stato trattenuto a Roma dal cambio della guardia al comando della Marina; ed ha comunque inviato un videomessaggio, ricordando l' impegno dell' intero corpo a sostegno della tutela dei marittimi, specie di quelli che operano con bandiere ombra. Il convegno di Livorno è stato sponsorizzato dall' Autorità di sistema locale, dall' Asamar e dal gruppo Neri: con la presenza rispettivamente del commissario ammiraglio Pietro Verna, del presidente Enrico Bonistalli e di Piero e Corrado Neri dell' omonimo gruppo. Presenti tra le autorità locali anche il prefetto Gianfranco Tomao, l' ammiraglio Pierpaolo Ribuffo comandante l' Accademia Navale, l' assessore al porto del Comune dottoressa Barbara Bonciani a nome del sindaco Salvetti. Per il mondo marittimo nazionale, erano presenti il presidente di **Assoport** Daniele Rossi, il presidente di Federagenti Enzo Duci e per il comitato esecutivo IFT di Londra Remo Di Fiore, che hanno portato i rispettivi contributi. **NELLA SUA RELAZIONE** di apertura, l' ammiraglio Tarzia ha sottolineato i temi giuridici, umani e assistenziali che inquadrano l' azione della "Stella Maris", associazione di puro volontariato creata dal compianto ammiraglio Pollastrini proprio a Livorno, associazione oggi operativa in tutti i principali porti italiani. «A Livorno - ha ricordato Tarzia - la "Stella Maris" ha il supporto di alcuni dei settori imprenditoriali del porto- il gruppo Neri è tra i più presenti- ma c' è la necessità di coinvolgere maggiormente istituzioni e operatori». Stessi temi sono stati trattati dalla dottoressa Marisa Metrangolo, vicepresidente nazionale della "Stella Maris". Sia Duci che Rossi, per le rispettive associazioni nazionali, hanno ribadito l' impegno delle rispettive federazioni a supporto del welfare per i marittimi. A.F.

The image shows a newspaper clipping from 'IL TELEGRAFO' dated Friday, June 21, 2019. The main headline is 'Sicurezza e solidarietà Quando mare è welfare' with a sub-headline 'Focus sullo scalo labronico e tematiche nazionali'. The article features a photograph of Admiral Giuseppe Tarzia. Other visible headlines include 'MARINA MILITARE Ammiraglio Cavo Dragone diventa Capo di Stato Maggiore' and '83 anni dopo tra le acque dello Scogliatore'. The clipping also includes a small section titled 'CONVEGNO SULL'ISOLA MARCIORATA'.



Quale futuro per il welfare della gente di mare?

Redazione

LIVORNO Quale è il futuro per il welfare della gente di mare? Cosa a proposito di sicurezza, sviluppo, solidarietà? A queste domande ha provato a dare risposta il convegno promosso dalla Capitaneria di porto di Livorno a cui ha partecipato anche il presidente di **Assoport** Daniele Rossi e quello di Federagenti Gian Enzo Duci. Ai nostri microfoni Giuseppe Tarzia, direttore marittimo Toscana e presidente del comitato territoriale toscano welfare del mare, sulla situazione dei marittimi, anima del settore, a circa dieci anni dalla convenzione internazionali che li riguarda.



l' approdo dei cinesi

Porto di Trieste e Via della Seta «Dal Governo poca chiarezza»

UDINE. Via della Seta e **Porto** di **Trieste**: di che portata è l' accordo tra l' Italia e la Cina? Quali ricadute avrà sul **Porto** di **Trieste** e più in generale sul Friuli Venezia Giulia? Sono alcune delle domande che il senatore di Fi, Franco Dal Mas, ha posto all' esecutivo con una interrogazione in cui chiede al Governo se condivide o meno «la preoccupazione di fare della Cina un monopolista dei porti italiani e dell' intero Mediterraneo». E ancora «quali siano i contenuti esatti dell' accordo di cooperazione firmato il 23 marzo 2019 tra Autorità portuale di **Trieste** e China Communications Construction Company, a latere del protocollo fra Italia e Cina, sancendo di fatto l' ingresso del **porto** di **Trieste** nella cornice dell' iniziativa "Belt and Road Initiative"? Quali ricadute in termini logistici e infrastrutturali avrà tale accordo per l' area di **Trieste**, con particolare riferimento alle infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale rientranti nel progetto "Trihub", il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell' area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e **Trieste**» e le «ricadute occupazionali derivanti dall' accordo tra Autorità portuale di **Trieste** e CCCC». Ieri il viceministro dello Sviluppo economico, Dario Galli, ha risposto a Dal Mas elencando gli obiettivi strategici dell' intesa, ma nulla ha detto in relazione al **Porto** di **Trieste** o ad altri Porti del Paese «che sono soggetti autonomi che possono definire programmi e progetti di cooperazione con la controparte cinese con tempi e modi che riterranno opportuni». Una "non risposta", dunque, secondo l' esponente di Fi, che replica: «Non ci avete detto cosa farete sul **Porto** di **Trieste**, se farete qualcosa, né qual è la portata di questa intesa. Per ora l' unico dato certo è la vendita di arance alla Cina. L' opacità degli accordi paventata dalla diplomazia statunitense - prosegue Dal Mas - è confermata dalle risposte vaghe del governo alla mia interrogazione». E restano quindi inalterate le preoccupazioni legate a quelle che Dal Mas definisce «intenzioni predatore della Cina», già concretizzatesi in Asia, Africa, Grecia. «Preoccupa la sottovalutazione delle conseguenze di queste intese da parte di una delle due forze di Governo. A meno che non si voglia far entrare la Cina dalla porta principale, affidandogli il controllo del **Porto** di **Trieste**». Dal Mas conclude anticipando l' invio di un fascicolo all' ambasciata statunitense in Italia. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The image shows a portion of a newspaper page from 'Messaggero Veneto'. The top left section is titled 'ECONOMIA' and features the headline 'Robot in linea all'Electrolux Azienda e sindacati firmano l'intesa'. Below this headline is a photograph of a factory floor with workers and robotic arms. To the right of the headline, there is a small portrait of a man and a sub-headline 'Pif Group cresce del 10% Fatturato a 40 milioni e acquisizioni in vista'. The bottom section of the screenshot shows the beginning of the article 'Porto di Trieste e Via della Seta Dal Governo poca chiarezza', with a portrait of Franco Dal Mas. The page also includes the logo of Banca TER and some smaller text at the top right.

Il nodo è Marghera

Le navi e il grande oblio

Se mai dovesse morire Venezia - scrive Settis nel suo «Se Venezia muore....» (Einaudi, 2014) - non sarà per la crudeltà di un nemico né per l'irruzione di un conquistatore. Sarà soprattutto per oblio di se stessa.per la mancata consapevolezza del (suo) ruolo specifico rispetto alle altre (città)». Un fenomeno che sta colpendo la città lagunare, ma con una forma di oblio selettivo, di amnesia chirurgica, che sta cancellando il ricordo delle origini **marittimo portuali** della Serenissima. Una Venezia che oggi sembra non possedere più l' alfabeto e la grammatica per riconoscere e reinterpretare la sua tradizione **marittimo**-portuale, tanto meno in chiave di possibile sfida globale. Un dramma. Perché mai come oggi questo sarebbe alla sua portata e le garantirebbe l' antidoto contro il sovraturismo, che tutti biasimano ma pochi contrastano, felicemente «rassegnati» a prosperare sulla rendita del puro «mostrarsi per lo sfruttamento pitocco del genio dei padri e della curiosità dei foresti» (per dirla alla Papini). Un oblio selettivo che non colpisce solo i veneziani, ma anche i veneti e gli italiani: o meglio le loro istituzioni riunite in quel Comitato nel quale la Repubblica aveva solennemente promesso al mondo di curarsi di Venezia come «problema di preminente interesse nazionale». Peraltro un mondo che, preda del turismo, vuole solo che Venezia si conservi nei suoi esiti formali.



Il nodo di Marghera, le navi e il «grande oblio»

Paolo Costa

Paesistici e architettonici, prona alle sue fuggevoli visite di oggi e di domani. Un oblio selettivo collettivo che sta provocando il declino dell'economia **marittimo portuale** veneziana. Ma, paradosso nel dramma, non dell'attività crocieristica al centro della tragicommedia delle grandi navi, né della nautica da diporto, in questi giorni esaltata dal successo del Salone Nautico all' Arsenal. No, l'oblio selettivo riguarda la «trave» invece della pagliuzza: il declino del porto commerciale e industriale a Marghera, che si sta realizzando nonostante la collocazione geografica che ne fa lo scalo più vicino al baricentro della manifattura dell'intera Ue. Un fatto riconosciuto, e temuto, dai porti europei del mar del Nord; riconosciuto, e agognato, dall'Estremo oriente (la Cina in prima fila), ma miopemente negato a Roma da governi incapaci di darsi una politica **portuale** utile a reinserire l'Italia nella geografia delle rotte e della logistica globali. Una incapacità diventata ignavia conclamata di fronte al modesto problema dell'allontanamento delle navi da crociera dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca, vero argomento di distrazione di massa rispetto al destino dell'economia **marittimo portuale** di Venezia e del suo ruolo strategico come possibile riequilibratore dell'eccesso di economia turistica. Una ignavia istituzionale - ben distribuita tra i livelli di governo -- che ormai data dal maggio 2004, dal giorno che la nave Monna Lisa si è arenata in una mattina nebbiosa davanti a san Marco. L'evidente necessità di trovare una «via alternativa» intralagunare, per i passeggeri, e uno sviluppo fuori laguna del traffico merci aveva stimolato già allora la ricerca di un modello di separazione dei traffici portuali diverso da quello che vedeva le navi passeggeri entrare dalla bocca di Lido e quelle commerciali entrare dalla bocca di Malamocco per ovviare alla inadeguatezza crescente del canale Malamocco-Marghera. La soluzione era stata trovata - in sede competente - in un modello fondato, sul lato passeggeri, sulla realizzazione di un nuovo canale, prima il Contorta, quello suggerito dall'Università di Padova nel 2004, e poi il canale delle Tresse, e, sul lato merci, sulla realizzazione di un terminal d'altura, l'offshore, che avrebbe impegnato il canale Malamocco -Marghera solo con piccole navi spola, le mama vessel --. Un modello che è stato, come è noto, non-promosso (il bocciarlo avrebbe richiesto la presa di una decisione) in dirittura d'arrivo dall'«arbitrio del principe» di turno. Un principe che in sette anni di ignavia istituzionale rafforzata - quella che va dalla emissione del decreto Clini-Passera del 2012 ad oggi -- non è riuscito a risolvere nemmeno il problema - minore -- dell'allontanamento delle crociere dai canali di San Marco e della Giudecca. Oggi a meno di soluzioni che non sono tali -crociere a Chioggia - o che esigerebbero una capacità sistemica di affrontare anche i problemi del trasporto locale con soluzioni sublagunari, il povero canale Malamocco - Marghera verrà presto chiamato a farsi carico di ogni tipo di traffico , merci e passeggeri. È facile prevedere che il co-servizio non durerà. E che alla lunga: o la crocieristica abbandonerà l'home port veneziano o i traffici merci verranno soffocati da quelli crocieristici. In barba alla convenienza di industrie e operatori italiani ed europei che da Venezia avrebbero vinto la competizione col mondo. E, ciò che va sottolineato, «sprecando» con la miglior collocazione geografica **portuale** d'Europa e il bendiddio degli ampi spazi a terra di Portomarghera, l'occasione di riportare a Venezia, nel segno della sua tradizione, la sola base economica quantitativamente capace di salvarla dalla fine annunciata per overdose da turismo.



Il commento

Delrio e Toninelli, due galli sulle grandi navi

Non si può guardare che con sgomento alla diatriba, davvero superflua in confronto alla gravità della situazione, che si è aperta tra i Ministri delle Infrastrutture Delrio e Toninelli. Mentre nessuna decisione viene presa e le navi continuano a passare per San Marco perpetuando il pericolo di un nuovo possibile incidente, i due ministri delle Infrastrutture, quello dei governi renziani e quello dell' attuale governo, si beccano, come i galli di Renzo di esemplare memoria. Delrio afferma che esiste dal 2017 un progetto per un terminal delle Grandi Navi da crociera a Marghera, quale frutto del Comitato da lui stesso presieduto del 7 novembre 2017. Questa affermazione di Delrio, e quanti con lui la condividono, non può essere suffragata con l' esibizione della Delibera e Atto di Indirizzo, intestati alla Presidenza del Consiglio: infatti mancano gli Atti che sanciscono le decisioni assunte nel consesso dei Ministri per Venezia. Il Sindaco Brugnaro ha addirittura inviato all' Unesco, il Verbale di quella riunione dove, se qualcuno si fosse preso il dovere di leggere, vedeva chiaramente riportata la posizione di Delrio, quando precisava che la discussione attorno a Marghera aveva il carattere di una informativa e che nessun Atto di Indirizzo doveva essere preso, anche se sollecitato ben 2 volte, una prima dallo stesso Sindaco di Venezia e la seconda dalla DG Elisa Grande, che seppure irrualmente, interveniva nel dibattito. Delrio sapeva bene che non poteva portare il Comitato a deliberare per la ragione che mancavano alla riunione tutti i Ministri (Ambiente, Beni Culturali, Ricerca Scientifica, Economia) e lo stesso Presidente del Consiglio, cioè mancavano le cariche che nel Comitato assumono le decisioni nelle materie di competenza statale. E si potrebbe muovere un rilievo al Segretario del Comitato (il presidente dell' ex Magistrato alle acque ora provveditore alle OO.PP.) di non aver verbalizzato la verifica del numero legale del consesso, quando anche il Ministro Franceschini lasciava l' aula prima che la questione delle crociere venisse affrontata. Delrio poi fa riferimento a una documentazione di 600 pagine, che se ci sono, non si sa a cosa si riferiscono, in quanto mai presentate nelle sedi di approvazione dei Progetti. La stessa analisi multicriteria spesso citata, è un documento aleatorio, peraltro molto criticabile nel metodo, prodotto volontariamente, come attestano le lettere del Capo di Gabinetto del MIT, dall' **Autorità Portuale** che notoriamente ha altri compiti istituzionali che quello di almanaccare su analisi complesse. Tace invece l' ex ministro Deirio, e sarebbe da indagare perché, dell' unico Progetto approvato dalla VIA e selezionato sulla base delle procedure stabilite, quelle sì, dall' Atto di Indirizzo del Comitato dell' 8 agosto 2014. Esaminato parallelamente al progetto del Canale Contorta (progetto bocciato), per amore di verità, il progetto Venice Cruise 2.0 Terminal crociere alla Bocca di Lido, ha ottenuto il Parere positivo di Compatibilità Ambientale ed era stato trasmesso, in base alla norma, al Ministro delle infrastrutture Delrio dal collega Galletti, Ministro dell' Ambiente, il 7 marzo 2017 (v. allegato trasmesso a parte). Anche il Ministro Toninelli tace su questo unico progetto approvato e manca finora in questo: nel non ottemperare alla Legge che gli impone di inviare il progetto approvato al Consiglio Superiore dei LL.PP. e al CIPE. A parte l' omissione di Atti d' Ufficio che rappresenta di per sé un vulnus alla azione amministrativa, anche il Ministro Toninelli sta sottraendo, in modo arbitrario, l' unico progetto approvato alla discussione in corso. Ciò costituisce un danno ed una alterazione alla possibilità di trovare la migliore soluzione, fermo restando che le ipotesi Chioggia e San Nicolò del Lido sono, appunto, nulla di più che delle



Il Gazzettino

Venezia

ipotesi di cui non esiste alcun Progetto, nessun Studio di Impatto Ambientale (SIA) e di conseguenza nessuna procedura di valutazione di valutazione di impatto ambientale (VIA) può essere approntata. Il tutto nella assenza della scansione temporale necessaria a risolvere in tempi ragionevoli e attraverso l' applicazione delle norme transitorie previste dal Decreto Clini Passera, la questione della permanenza dell' attività crocieristica a Venezia, nella unica opzione, risolutiva, individuabile già da subito alla Bocca di Lido. *Esperto di procedure ambientali.

La Cgil

«Bisogna scegliere, ma non si metta in crisi il sistema»

VENEZIA Entra nell' agone delle grandi navi anche la Cgil di Venezia entro luglio organizzerà un seminario di approfondimento sul tema e sui progetti presentati. La questione delle navi è un tema complesso che deve essere affrontato nella sua complessità, affinché scelte affrettate non possano avere pesanti ripercussioni industriali e occupazionali. «I fatti del 2 giugno dimostrano nuovamente - dicono dalla segreteria - come sia urgente e non più rinviabile una scelta in merito alle grandi navi ed in particolare al divieto non più rinviabile del loro transito per il bacino di San Marco e il Canale della Giudecca. Le responsabilità delle mancate scelte sono indubbiamente dei soggetti politici ed istituzionali che in questi anni hanno alimentato una conflittualità crescente tra le parti anziché favorire soluzioni positive nell' interesse di tutti». E ancora: «Le soluzioni oggi sostenute dai vari soggetti istituzionali sembrano atte più ad allungare i tempi che non a trovare una vera e definitiva risoluzione». Per Cgil, le categorie dei Metalmeccanici e dei Chimici, così come quella dei Trasporti, pongono giustamente il tema occupazionale e di prospettiva delle diverse aree. «Tutti pensiamo che la situazione attuale non è più sostenibile, ma ci poniamo anche seriamente il tema che possa essere messa in discussione la tenuta dell' intera zona industriale di **Porto Marghera** e della prospettiva rappresentata dall' area di crisi complessa, se questa fosse la soluzione proposta, così come riteniamo che la privazione di un approdo a Venezia per le grandi navi metta in discussione la tenuta stessa del **porto** e della relativa occupazione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gli operatori di Chioggia: «Bisogna scavare i canali»

CHIOGGIA «Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino annuncia il presidente del comitato per il rilancio del porto Alfredo Calascibetta ha inquadrato perfettamente i problemi che affliggono lo scalo clodiense. Ha, inoltre, indicato tutte le azioni cui dovrebbe essere dato corso affinché esso possa finalmente uscire dalla crisi che lo affligge ormai da lunghi anni. Purtroppo, però, durante un incontro tenutosi ieri a Venezia, si è anche dovuto constatare che ci sono di mezzo i tempi della politica e della burocrazia». Sta di fatto che, al momento, secondo Calascibetta, nessuno sarebbe in grado di prevedere la data in cui le draghe potranno davvero intervenire per provvedere al ripristino della piena navigabilità lungo i canali in secca, cui le navi di media stazza ormai non possono più accedere. «Per l'eliminazione dei dossi fangosi che impediscono il passaggio della maggior parte dei cargo ed anche il transito delle navi da crociera minori (che potrebbero già fare tappa ai Saloni, dotata dell' indispensabile stazione marittima) prosegue il rappresentante degli operatori sarebbe necessaria una specifica autorizzazione rilasciata dal Ministero dell' ambiente. Esso dovrebbe, infatti, decidere nel merito del luogo ove depositare i fanghi dragati. Si tratta di un problema di prima grandezza, considerato il fatto che tutte le casse di colmata dell' area lagunare risultano ormai praticamente esaurite. Nel corso dell' incontro si è saputo che forse, il 20 luglio, da Roma, potrebbe arrivare una comunicazione nel merito. Non ci resta che fare gli scongiuri. Qualora il Ministero dovesse venirci incontro, i lavori scatterebbero al più presto perché l' **Autorità portuale** dispone già dei fondi necessari. Ha accantonato appositamente ben sei milioni di euro. In vista dell' accessibilità alle banchine, la port authority ha pure dato corso all' acquisizione della società Chioggia terminal crociere, già detenuta dall' azienda speciale Aspò e dal Comune». Nel corso dell' incontro, cui hanno partecipato numerosi professionisti della portualità clodiense, si è parlato anche del ruolo delle commissioni ministeriali che dovrebbero consentire o negare l' inaugurazione del deposito costiero di gas liquido realizzato, tra mille polemiche, a Punta Colombi di Va da Rio. «Dai ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo economico conclude Calascibetta - non è ancora pervenuta notizia. La sola certezza consiste nel fatto che il consiglio dei Lavori pubblici, ufficialmente, non vede alcuna criticità nel collegamento viario tra il piazzale ove sorge l' impianto e Via Maestri del lavoro. Circostanza, questa, che mi lascia alquanto perplesso». Roberto Perini.



Grandi navi, l'altolà degli operatori portuali

Convocati dal presidente del Porto, hanno espresso le loro preoccupazioni «L'equilibrio consolidato tra i traffici merci e le crociere deve essere mantenuto»

MICHELE FULLIN

PORTO VENEZIA Tra gli operatori portuali c'è una certa preoccupazione per l'accelerata subita dalla discussione circa il futuro delle crociere a Venezia. Le aziende temono infatti che una decisione avventata per via dell'incidente della Msc Opera possa provocare, più che benefici, danni irreparabili. L'INCONTRO È proprio per stemperare questa situazione di tensione che l'Autorità di sistema ha organizzato un incontro informale con le aziende che si occupano dei vari settori della portualità per uno scambio di informazioni e di punti di vista. Un incontro che generalmente si svolge una volta ogni due o tre mesi, che questa volta però assume un significato particolare. In altre parole, chi ha a che fare tutti i giorni con le navi mette in guardia dallo sconvolgere equilibri consolidati, perché equivarrebbe a far cadere una specie di castello di carte sapientemente costruito negli anni, se non nei decenni. Gli operatori hanno affermato con forza la necessità di sostenere la vocazione commerciale-industriale di entrambi i porti lagunari a fianco e in sinergia con la vocazione turistica, nella convinzione, sostenuta dai dati e dai recenti accordi e operazioni finanziarie - commerciali, che sia il porto di Venezia sia il porto di Chioggia possono e devono continuare a crescere in termini di competitività internazionale sul fronte dei traffici particolarmente nei settori delle rinfuse, container, project cargo e Ro-Ro esprimendo appieno la loro predisposizione eminentemente multi-purpose e sfruttando le possibilità offerte dalla nuova Via della Seta. MUSOLINO «È il secondo incontro informale che faccio con gli operatori - conferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Adriatico, Pino Musolino - li convoco periodicamente per tenere aggiornata la comunità portuale e per scambiarmi una serie di informazioni in modo più informale di quello previsto dalla legge. I numeri che dovremmo fare quest'anno sono buoni, le difficoltà vengono da altre situazioni, che non sempre sono sotto il nostro controllo. Ma questi incontri mi permettono - continua - di avere anche il polso della situazione. Dobbiamo insomma mantenere la piena identità dei nostri scali, e non dobbiamo perdere neanche un grammo di traffico. Questo significa tenere posti di lavoro e garantire sviluppi futuri. Da parte degli operatori che investono c'è preoccupazione quando non sentono le loro ragioni pienamente prese in considerazione». GLI OPERATORI E infatti la preoccupazione c'è. «Il porto di Venezia, ma questo vale anche per quello di Chioggia - spiegano alcuni di loro - è poggiato su tre gambe: industriale, commerciale e crocieristica. Commerciale e industriale valgono 26 milioni di tonnellate di merci l'anno e il traffico passeggeri è di un milione e 600mila. La forza di questa impostazione è sempre stata la collocazione in distinte aree dei traffici merci e passeggeri e di un canale bypass (il Vittorio Emanuele) che le collega. Questo equilibrio è andato avanti per anni ed è stato faticosamente costruito per non avere interferenze tra i traffici. È chiaro però, nel caso in cui si privilegiasse una situazione, si metterebbero a rischio le altre e con esse i posti di lavoro. Non va dimenticato che la portualità è la seconda economia della provincia dopo il turismo. La questione - concludono - riguarda anche i servizi portuali. Rimorchiatori, piloti ecc. hanno un certo costo che è distribuito tutto l'anno tra i differenti tipi



Il Gazzettino

Venezia

di traffico. Se uno venisse meno i costi verrebbero ad aumentare». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Regia del Mose, asse Comune-Regione

Incontro lampo a Roma tra Zaia e il ministro Toninelli per avviare la procedura di nomina del super commissario Ca' Farsetti sarà informata solo a cose fatte, ma il sindaco Brugnaro ha fiducia nel governatore e nella rosa di nomi

RAFFAELLA VITTADELLO

L' INCONTRO VENEZIA Un incontro lampo, durato appena quindici minuti di orologio e rigorosamente a porte chiuse, tra il Ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli e il Governatore del Veneto Luca Zaia. Una prima consultazione per scegliere il nome del supercommissario che dovrà concludere il Mose, come previsto dal decreto Sblocacantieri appena pubblicato in Gazzetta ufficiale. L' accordo è che Toninelli e Zaia si rivedranno la prossima settimana con una ristretta rosa di nomi che entrambi contribuiranno a comporre, a partire dalla quale verrà poi selezionata la figura prescelta. I TEMPI È partito, infatti, il conto alla rovescia dei 30 giorni entro cui la nomina dovrà essere fatta: nel testo del decreto recentemente approvato si rimanda infatti a un successivo provvedimento legislativo a cura del Presidente del Consiglio dei Ministri, che dovrà nominare il commissario su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d' intesa con la Regione Veneto e sentiti i ministeri di Economia e Finanze, Ambiente, Beni e attività culturali, Turismo, Politiche agricole e anche Città Metropolitana e Comune di Venezia. Nessun commento da Porta Pia, l' esito dell' incontro viene affidato a una stringata nota in cui si dice che «a giorni sarà insediato un tavolo con il dicastero delle Infrastrutture, Presidenza del Consiglio, Mef e Regione per la scrittura del decreto che condurrà alla designazione del commissario». LE CONSULTAZIONI Non c' è traccia di una consultazione del Comune o della Città metropolitana. Il Ministro dapprima interpreta quel sentiti come «gli verrà certamente notificata una decisione», ma poi si corregge sottolineando che un passaggio ci sarà poichè lo prescrive la legge. E aggiunge che «la Regione farà le scelte che crede, su eventuali consultazioni per i nomi da indicare». Sono ancora fresche le scaramucce politiche sul sopralluogo a Venezia di Toninelli per le grandi navi, che ha incontrato solo le istituzioni emanazione del suo Ministero (Porto, Capitaneria di Porto, Provveditorato) e non i rappresentanti di Regione e Comune. Il sindaco Luigi Brugnaro però smorza sul nascere le polemiche, confermando l' unità di intenti con il Governatore Zaia e ammettendo che la scelta che farà il presidente della Regione sarà appoggiata da Ca' Farsetti. IL NUOVO DECRETO Dunque sarà la settimana decisiva per individuare il candidato che si assumerà, con un contratto che prevede un compenso da 50 mila euro lordi (più 50 di parte variabile), la responsabilità di un' opera da quasi 6 milioni di euro. E nel frattempo c' è ancora silenzio dal Ministero delle Infrastrutture sul successore dell' attuale Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, che il 1° settembre andrà in pensione. La nomina avverrà presto, si sbilancia Toninelli, ma non indica i tempi. Anche perché si apre la delicata partita del passaggio delle consegne e ci sarà comunque una fase di transizione all' interno di un organo chiave per la realizzazione del Mose. Tornando al decreto quel che è certo è che, oltre alla scelta del nome, è sui contenuti che si giocherà la partita: accertato che il commissario avrà un ruolo gerarchicamente predominante rispetto ai commissari del Consorzio, si dovranno individuare le modalità di esecuzione e le strutture di cui si potrà avvalere. Entro tre mesi dal suo insediamento dovrebbe avere il quadro ricognitivo e individuare la modalità più efficace per la conclusione. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

INCONTRO A ROMA

Zaia da Toninelli per scegliere il nuovo commissario del Mose

Il presidente della Regione e il ministro condivideranno una rosa di nomi Tra i candidati il direttore dell' Arpav Dell' Acqua e il provveditore Linetti

Toninelli e Zaia sfoglieranno insieme i "petali" della rosa del possibile commissario unico del Mose: il problema, naturalmente, sarà la sintesi tra i due possibili candidati. Il direttore dell' Arpav, l' Agenzia regionale per la protezione Ambientale Nicola Dell' Acqua, sostenuto da Zaia. O il provveditore triveneto alle opere pubbliche Roberto Linetti, che potrebbe essere il candidato ministeriale. Primo incontro ieri a Roma infatti tra il ministro delle Infrastrutture - che sarà oggi in Veneto, per l' inaugurazione del Ponte della Priula - e il presidente della Regione per iniziare a discutere appunto del commissario unico che dovrà occuparsi di concludere l' intervento sulle doghe mobili alle bocche di porto. Se la Regione per ora tace, una breve nota del Ministero delle Infrastrutture parla invece di «primo incontro positivo, al Ministero, tra il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, e il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, per la designazione del commissario straordinario che dovrà occuparsi del completamento del Mose, figura prevista dal decreto Sblocca cantieri. Toninelli e Zaia si rivedranno la prossima settimana con una ristretta rosa di nomi che entrambi contribuiranno a comporre, a partire dalla quale verrà poi selezionata la figura prescelta. A giorni sarà insediato un tavolo con il dicastero di Porta Pia, Presidenza del Consiglio, Ministero dell' Economia e Regione per la scrittura del decreto della Presidenza del consiglio dei Ministri che condurrà alla designazione del commissario». Dal 2014 il Consorzio Venezia Nuova è stata commissariato dall' Autorità nazionale Anticorruzione. Lo guidano attualmente due amministratori straordinari, l' avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo e l' ingegnere Francesco Ossola. Adesso, entro luglio arriverà il il nuovo commissario che dovrà occuparsi dell' ultimazione di di un' opera costata fino a oggi 6 miliardi di euro e ancora non in grado di funzionare, a circa il 90 per cento della sua realizzazione. Dell' Acqua, veronese, nominato da Zaia direttore del settore Territorio nell' estate del 2018 è un tecnico ben visto sia dalla Regione che dal Comune. Ma anche l' ingegner Linetti gode comunque della stima dei rappresentanti degli enti locali. Il decreto «Sblocca cantieri» prevede che per accelerare la conclusione delle grandi opere si faccia ricorso a un commissario straordinario. Preoccupazione c' è anche per la sorte dei dipendenti del Consorzio Venezia Nuova, Thetis, Comar, con il completamento del Mose. Il senatore Andrea Ferrazzi che ha incontrato l' altro ieri e Toninelli, ha riferito che il ministro ha garantito la massima attenzione per la salvaguardia del lavoro dei 250 dipendenti. Proprio ieri si è svolto un incontro tra il Consorzio Venezia Nuova e i sindacati per valutare la situazione dal punto di vista aziendale, anche in relazione all' iarrivo del nuovo commissario unico del Mose. --Enrico Tantucci.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

I CONVEGNI ALL' arsenale

Il rilancio dell' economia blu «Turismo nautico di qualità»

Santi (Assoagenti): «Portualità unica alternativa alla monocultura turistica» In scena anche il progetto sulle sentinelle del mare, dedicato alle spiagge

Eugenio Pendolini «La portualità è l' unica alternativa valida per Venezia a quell' economia turistica che da sola vale il 65% della città. Ma devono crescere le infrastrutture. Sul totale degli investimenti nella logistica, l' Italia destina il 2% al trasporto marittimo. La Germania invece si attesta al 19%. È chiaro che così non si può competere». Così Alessandro Santi, presidente Assoagenti Veneto e consigliere Fiavet Veneto-Confcommercio, durante il convegno "La Blue Economy: turismo, città e portualità. Competenze professionali: dalle risorse alla sostenibilità del terziario del mare" di ieri nella Torre di Porta Nuova all' Arsenale per il Salone Nautico. L' incontro è stato promosso da Confcommercio Unione Metropolitana di Venezia e si è caratterizzato per interventi su sostenibilità, ambiente, crocieristica, portualità, economia e lavoro. E allora proprio la Blu Economy, come conferma anche Massimo Zanon (presidente di Confcommercio Unione Metropolitana di Venezia), deve essere vissuta da Venezia come una grande opportunità: sia per il **porto** turistico, quanto per quello merci e industriale. E idee e progetti non mancano. Secondo il presidente di Assoagenti, servono piani periodici di ricalibratura e di manutenzione dei canali portuali, in termini di profondità e larghezza. Tra questi, il canale dei petroli e il Vittorio Emanuele su tutti: «L' unico modo», continua, «per garantire la competitività del sistema portuale». Occorre poi un sistema di regole che garantisca i conferimenti dei fanghi nei termini necessari per le opere di manutenzione dei canali. In parallelo, un progetto sostenibile che possa permettere di superare le limitazioni del Mose e della conca attuale in termini di accessibilità nautica. «Idee e progetti che chiaramente», continua Santi, «si aggiungono alle azioni che sono già in campo: gas naturale liquefatto su tutti e l' abbattimento del 50% di emissioni di gas serra entro il 2050». Durante il convegno, è stato presentato anche il progetto "Sentinelle del mare". Nato nel '97, ha lo scopo di coinvolgere famiglie e turisti nella consapevolezza ambientale e nel monitoraggio della biodiversità. A partire dal 20 giugno e fino al 10 luglio, il progetto si sposterà sulle spiagge di Eraclea, Bibione e Chioggia. Oltre al terzo settore, si è parlato nel pomeriggio di turismo al convegno "Nautica e turismo esperienziale. Prospettive ed opportunità per il turismo" organizzato dalla Cna insieme all' associazione laureati di Ca' Foscari e al Ciset. Durante i saluti iniziali, Paola Mar (assessore al turismo) ricorda come il «turismo nautico sia di tipo slow, e cioè nato dall' esigenza del viaggiatore di tornare a casa con un' esperienza da ricordare». Per questo, Roberto Paladini (segretario Cna Venezia) sottolinea che bisogna fare passi avanti verso turismo «esperienziale» di qualità nel settore nautico. Già, ma cosa si intende? «Sia il turismo del mare», spiega Mara Manente del Ciset, «e cioè chi cerca una vacanza balneare e vuole scoprire le isole; sia un turismo da diportismo nautico, e cioè chi si muove in barca e cerca quindi infrastrutture all' altezza». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Salone Nautico

Il rilancio dell' economia blu «Turismo nautico di qualità»

Santi (Assoagenti): «Portualità unica alternativa alla monocultura turistica» In scena anche il progetto sulle sentinelle del mare, dedicato alle spiagge

Non inquina né fa rumore ecco Hepic, barca a idrogeno

Il turismo del mare spiegato agli studenti

La nuova barca a idrogeno Hepic

Il turismo del mare spiegato agli studenti



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L'INTERVISTA

Dopo le polemiche riprende il dialogo tra Porto e Comune sul piano regolatore

Il presidente dell' Autorità, Pino Musolino, fa il punto «Il confronto s' era interrotto, ma non per colpa nostra»

Gianni Favarato Malgrado il blocco dei dragaggi dei canali, la mancanza di un sito dove conferire i fanghi da scavare e l'incertezza sul futuro della crocieristica, gli investitori italiani e internazionali credono ancora nel porto lagunare che, secondo il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino, avrà presto anche un nuovo strumento urbanistico e un piano strategico. Musolino assicura che il dialogo con il Comune di Venezia è ripreso proprio sulle scelte urbanistiche comuni da fare in certe aree, come via dell' Elettricità, via delle Macchine, via delle Industrie davanti al Parco Vega e pure l' area dei Pili di proprietà di una società che fa capo al sindaco Luigi Brugnaro. **Da tempo l' Autorità veneziana ha annunciato la predisposizione del nuovo piano strategico previsto dalla recente riforma dei porti. A che punto siete?** «Il dialogo che si era interrotto, non per colpa nostra, per predisporre il nuovo "Piano regolatore portuale" e il cosiddetto Dpss, ovvero il documento di "Pianificazione strategica di sistema portuale" è ripreso potrebbe chiudersi positivamente, possibilmente prima del prossimo autunno». **E il nuovo piano regolatore portuale?** «Stiamo lavorando all' assetto urbanistico nell' area di ambito portuale sia a Venezia che a Chioggia e vogliamo chiudere il prima possibile per poi dedicarci al nuovo piano regolatore portuale che, per quanto riguarda la destinazione d' uso legata alle attività di trasporto marittimo del Centro Storico di Venezia è stato predisposto dal Genio Civile nel lontano 1906 mentre la variante per Porto Marghera è del 1965. E' chiaro che si tratta di adeguarli alla realtà attuale e di prospettiva, in funzione dei traffici commerciali e passeggeri». **Con il Comune di Venezia ci sarà un accordo?** «Dopo la ripresa del dialogo ci sono state fatte dal Comune delle proposte sulle quali noi abbiamo presentato le nostre osservazioni e controproposte per definire in modo precisa le aree con funzione di interazione porto-città. Ora stiamo aspettando la risposta del Comune di Venezia e contiamo di chiudere prima dell' inizio del prossimo autunno». **Che obiettivi avete?** «La nostra priorità è tutelare e valorizzare attività portualità tenendo conto delle richieste dei comuni interessati, a cominciare da Venezia e Chioggia. Vogliamo fare questa cosa una volta per tutte, non fa bene tenere aperte in eterno questioni così importanti per il presente e il futuro del porto lagunare. Le discussioni devono esserci e ci sono state, ora ci sono le scelte da fare, senza rinvii». **Sarà chiarito anche cosa si può fare e cosa non termini urbanistici in tutto il "waterfront lagunare"?** «Stiamo lavorando, in particolare, ad una soluzione concordata con il Comune di Venezia, tutti e due in buona fede».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Sull' accesso a Venezia delle navi da crociera ci sono fin troppe Voi come vi state muovendo? «La proposta rimane quella di spostare il traffico crocieristico dal Bacino di San Marco e dal Canale della Giudecca. Nel 2017 abbiamo condotto, fra le altre cose, un' analisi che ha portato alla comparazione tecnico-scientifica delle varie alternative. In seguito alle indicazioni del nuovo Governo, abbiamo provveduto a fornire ulteriori evidenze e analisi al ministero delle Infrastrutture e, su richiesta dello stesso, abbiamo prodotto una bozza di analisi di fattibilità tecnico-economica di due aree indicate come preferenziali. In queste settimane la frequenza degli incontri a Roma si è intensificata e attendiamo che il ministro si esprima per giungere ad una soluzione concertata e cantierabile che tolga le navi da San Marco nel più breve tempo possibile e tuteli l' eccellenza crocieristica veneziana e i connessi posti di lavoro». **E il traffico merci?** «Abbiamo chiuso il 2018 con ottimi risultati e molti record e anche nel primo trimestre del 2019 abbiamo avuto una crescita su base annua». In quattro terminal sono previsti nuovi operatori come il prestigioso fondo F2i. **Cosa cambierà?** «Gli investitori percepiscono il potenziale del porto lagunare. Abbiamo location importante, ci sono le industrie e un retroterra attivo come il Nordest. Ma gli sforzi per portare più traffici commerciali a Venezia e Chioggia rischiano di essere inutili se si bloccano i dragaggi dei canali, a cominciare dal Malamocco-Marghera e se il nuovo protocollo fanghi non viene promulgato perché non si sa dove metterli». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' incontro

Gli operatori portuali vogliono un nuovo protocollo fanghi

Fronte unico degli operatori portuali d Venezia e Chioggia per «sostenere la vocazione commerciale-industriale di entrambi i porti lagunari a fianco e in sinergia con la vocazione turistica». L' impegno comune è stato ribadito ieri da una trentina di rappresentanti e operatori dei porti di Venezia e Chioggia che hanno incontrato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino, e il segretario generale, Martino Conticelli che hanno fatto il punto sul nuovo piano regolatore e il documento strategico. Una nota stampa dell' Autorità Portuale precisa che «i presenti sono stati concordi nell' affermare che i recenti accordi e operazioni finanziarie e commerciali, sia a Venezia che a Chioggia, possono e devono continuare a favorire la crescita in termini di competitività internazionale, particolarmente nei settori delle rinfuse, container, project cargo, traghetti ro-ro e le possibilità offerte dalla nuova Via della Seta». Gli operatori son ostati informati sulle recenti riunioni ministeriali sul tema delle grandi navi e sui possibili risvolti per il **porto** di Chioggia, qualora Val da Rio si rivelasse la località prescelta per il nuovo terminal crocieristico, compresa la questione dell' impianto Gpl che «può trovare una soluzione solo a Roma su decisione dei ministeri delle Infrastrutture e dello Sviluppo». E' stato, inoltre, sottolineato «l' impasse provocato dalla mancata sostituzione del cosiddetto Protocollo fanghi, un documento redatto nel 1993 e che oggi non è in grado di garantire la necessaria operatività, che si ripercuote sulle manutenzioni ordinarie in quanto i sedimenti oggi sono molto meno inquinanti» ma continuano ad «essere spesso trattati come pericolosi rifiuti speciali e non possono quindi essere utilizzati per ricostituire le barene e ripianare le casse di colmata». --



«essere spesso trattati come pericolosi rifiuti speciali e non possono quindi essere utilizzati per ricostituire le barene e ripianare le casse di colmata». --

I porti lagunari vivono di industria, commercio e turismo: in primo piano lo scavo dei canali

Musolino incontra i rappresentanti degli scali di Venezia e Chioggia giovedì. Sul tavolo anche la vertenza che interessa la Nuova Clp. Venerdì l'assemblea della compagnia con i sindacati

Il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** Pino Musolino ha incontrato una delegazione di rappresentanti e operatori delle comunità **portuali** veneziana e chioggiotta, giovedì. Traffici mercantili e passeggeri, di entrambi gli scali lagunari, sempre in primo piano. Tutte le parti concordano sulla necessità di continuare a crescere in particolare nei settori delle rinfuse, container, project cargo e Ro-Ro, esprimendo la loro predisposizione multi-purpose e sfruttando le possibilità offerte dalla nuova Via della Seta. Grandi navi e gpl In relazione alle recenti riunioni ministeriali in tema di grandi navi e sui possibili risvolti per il porto di Chioggia, nell' eventualità che Val da Rio si riveli la località prescelta per il nuovo terminal crocieristico, il presidente Musolino ha ricordato che la questione dell' impianto gpl può, a questo punto, trovare una soluzione solo a Roma, dove il Mit (ministero dei Trasporti) e il Mise (ministero dello Sviluppo economico) devono istituire delle commissioni autorizzative che possano intervenire decidendo. Scavi e fanghi Gli scavi dei canali restano in primo piano. Con la questione dei sedimenti che interessa tutte le attività di dragaggio manutentivo dei canali di Venezia e di Chioggia. La posizione condivisa è che serva una forte accelerazione per superare l' attuale situazione di impasse provocata dalla mancata sostituzione del protocollo fanghi, un documento redatto nel 1993. Quella certificazione non è in grado di garantire la necessaria operatività, in riferimento a una laguna che ha progressivamente modificato i profili dei sedimenti, oggi molto meno inquinanti degli scorsi decenni. Questa discrepanza si ripercuote sulle manutenzioni ordinarie dei porti che diventano economicamente insostenibili, poiché i fanghi dragati devono essere spesso trattati come pericolosi rifiuti speciali, anziché essere utilizzati per ricostituire le barene e ripianare le casse di colmata. Occorre individuare subito nuove aree dedicate al conferimento dei fanghi, fondamentali per il mantenimento dell' operatività degli oltre 60 chilometri di canali **portuali** gestiti dall' **Autorità di Sistema Portuale**. Aree **portuali** La discussione ha toccato anche il tema del documento di Programmazione Strategica di **Sistema**, in fase di redazione, da cui partirà la revisione dei Piani Regolatori **portuali** di entrambi i porti. La definizione delle aree con funzione di interazione porto-città è, a seguito della riforma del 2016, un passo fondamentale per poi procedere a finalizzare i due piani. L' **Autorità di sistema portuale** sta interagendo con le amministrazioni comunali per giungere a un' intesa in tempi rapidi, permettendo di progettare e rilanciare al più presto lo sviluppo delle aree **portuali**. Vertenza Sul tema della vertenza sindacale che interessa la Nuova Compagnia Lavoratori **Portuali**, l' **Autorità** ha ribadito l' impegno costante nel tentare di ricomporre il contrasto in seno alla cooperativa, per quanto l' ordinamento non permetta all' **Autorità** di intervenire direttamente nelle questioni finanziarie e interne della società, ma consenta solo di svolgere un ruolo di regolatore, controllore e di "stanza di compensazione" per le parti interessate. «Sembra che ci stiamo avviando verso una soluzione - ha detto accennando brevemente alla vertenza Andrea D' Addio della Uil Trasporti Veneto -. Saremo domani in assemblea con i vertici della Nuova Compagnia dei lavoratori **portuali**: sembra di intravedere uno spiraglio per i dipendenti e la loro esigenza di riaffermare la dignità occupazionale, rivendicando maggiore tempo da dedicare alle famiglie e ai figli. Solo venerdì, e dopo il confronto con i lavoratori, potremo avere un quadro più chiaro della situazione».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

"Bahri Bazan", il porto trema: «Così Genova perderà traffico»

Dopo anni di pace sociale, operatori in allarme per la reputazione dello scalo: «Con il crollo del Morandi non possiamo permetterci di mandare via le navi»

Matteo Dell' Antico / **GENOVA** La preoccupazione degli operatori portuali è quella che centinaia di navi dirette a **Genova** possano scegliere di scalare altri porti. E che quella pace sociale che regna sui moli del capoluogo ligure ormai da anni possa andare in frantumi: con conseguenze negative per l' economia e il lavoro. La nave saudita "Bahri Jazan" ieri ha fatto scalo nel **porto** genovese senza caricare a bordo i quattro generatori fermi ormai da quasi un mese al terminal Gmt. L' imbarco è stato bloccato - per la seconda volta - dopo l' intervento di alcuni camalli, partiti della sinistra e associazioni pacifiste che hanno protestato contro l' arrivo del cargo accusato di trasportare materiale bellico utilizzato dall' Arabia Saudita nel conflitto in Yemen. Secondo Paolo Signorini, presidente dell' Autorità di sistema portuale di **Genova** - Savona, si tratta «di una questione che ha una evidente rilevanza politica e per questo dovrebbe intervenire il governo: non devono essere penalizzare gli operatori e neppure i camalli. Mi auguro per tutti che il clima resti sereno». La preoccupazione che episodi di questo tipo, in futuro, possano nuovamente verificarsi danneggiando i traffici è evidente all' interno del cluster marittimo. «Se analizziamo l' a spetto che riguarda il lavoro, in città abbiamo già molti problemi dopo il crollo del Morandi - dice Alberto Banchemo, presidente degli agenti marittimi cittadini -, ci manca solo che ora mandiamo via anche le navi. Così facendo - prosegue - gli armatori sceglieranno altri porti e verrà a mancare lavoro». «Teniamo presente - chiude il numero uno di Assagenti che sono anni che questa compagnia porta le sue unità in **porto**: Capitaneria e Prefettura avevano autorizzato l' imbarco dei generatori». «Nessuno è favorevole alla guerra sottolinea Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - ma qui si parla di carichi autorizzati. L' industria della difesa dà lavoro a migliaia di persone e porta milioni di euro alla nostra economia. Chi ha protestato, se ci saranno conseguenze, dovrà farsi carico di eventuali posti di lavoro persi. Questa atmosfera non fa bene a nessuno». «Se proseguiranno le proteste - aggiunge Gilberto Danesi, numero uno del terminal Psa di Pra' e presidente della sezione terminalisti di Confindustria **Genova** - inevitabilmente gli armatori porteranno altrove le proprie navi». La situazione di nervosismo che si respira in banchina viene tenuta sotto osservazione proprio dagli armatori. «Come spesso accade - spiega il presidente di Confitarma, Mario Mattioli - le navi mercantili sono vittime delle tensioni politiche internazionali e senz' altro l' attuale situazione del **porto** di **Genova** rientra tra quei casi. Peraltro - aggiunge - anche in Francia e in Spagna vi sono state simili proteste contro navi che trasportavano armi. È chiaro che le navi vanno dove il commercio internazionale le porta e non sta a loro adottare decisioni politiche». Nel frattempo Teknel, l' azienda romana che ha prodotto i generatori rimasti fermi in **porto** e che si ritiene danneggiata, ha scritto al premier Giuseppe Conte per chiedere un intervento del governo che chiarisca la vicenda. Le segreterie di Filt e Cgil **Genova** e Liguria, invece, sono intervenute sulle polemiche - da parte del governatore ligure Giovanni Toti - relative alla posizione avuta sulla "nave delle armi". «Chi intende strumentalizzare - si legge in una nota -, millantando che così il sindacato non tutelerebbe i lavoratori del **porto** e quelli delle molte fabbriche dell' industria della difesa, non fa un buon servizio né al Paese, né alla Regione Liguria e nemmeno a sé stesso».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

-

IL CASO

Nave delle armi una bufera internazionale

Gli interventi di Gran Bretagna e Usa e la Teknel chiede aiuto al premier Conte

marco lignana

Ieri, nell'ordine: la nave "Bahri Jazan", cargo saudita considerato gemello della nave delle armi "Bahri Yanbu", è sbarcata nel porto di Genova. E - come previsto non ha imbarcato i generatori che i camalli si sono rifiutati di caricare sulle due navi, perché le armi a bordo sono destinate all'Arabia Saudita e dunque alla sporchissima guerra in Yemen. Nel frattempo in Gran Bretagna la Corte di Appello dichiarava illegali le esportazioni di armi dal proprio Paese all'Arabia Saudita. Proprio per l'uso che è stato fatto di questi mezzi di distruzione, usati senza ombra di dubbio contro i civili. I giudici della Corte hanno parlato chiaramente di violazione del diritto internazionale umanitario. E hanno stabilito che il governo britannico dovrà ora rivedere tutto il processo di approvazione della vendita di armi, con l'obbligo di "valutare il rischio" di nuove violazioni alla luce di quanto già fatto in passato. Una decisione che ha avuto l'immediato effetto di bloccare la vendita di nuovi armamenti verso l'Arabia, Dall'altra parte dell'Oceano, negli Stati Uniti, avveniva un qualcosa di (quasi) mai visto: un voto bipartisan del Senato, repubblicani e democratici contro la vendita delle armi all'Arabia Saudita. Un voto, soprattutto, contro il presidente americano Donald Trump. Si torna nel Vecchio continente, in Italia, e il direttore generale della Teknel Raffaele Greco ha scritto nientemeno che al Presidente del Consiglio Giuseppe Conte: «Porto alla Sua attenzione il problema relativo al blocco all'esportazione in Arabia Saudita dei Power Generator progettati, prodotti e qualificati da Teknel, realtà industriale che negli ultimi mesi è oggetto di una campagna stampa "scandalosa" che influenza negativamente gli addetti al carico del Porto di Genova. Come abbiamo già avuto modo di precisare alla stampa ed a tutte le autorità coinvolte in questa questione i generatori Teknel, in questa configurazione, non sono prodotti militari e non sono destinati ad alcun esercito bensì alla Saudi Arabian National Guard (Ministero della Guardia nazionale e non Ministero della Difesa) che tra l'altro svolge compiti di Protezione Civile». Greco ha parlato addirittura di rischio per le esportazioni italiane in Arabia. In questa battaglia ormai planetaria che ha toccato i vertici politici mondiali, la giornata di ieri ha segnato la grande vittoria dei camalli genovesi. Trascinati dal Collettivo autonomo dei lavoratori portuali, e seguito poi dalla Cgil (ma non dagli altri sindacati), i lavoratori genovesi hanno trovato in una sola giornata conforto dai giudici inglesi e dai senatori americani. Che di certo non hanno messo becco nella faccenda delle navi, ma hanno preso decisioni che di certo sposano la causa dei portuali. La stessa Cgil ieri ha scritto di essere in campo a tutti i suoi livelli, nazionale e territoriale, confederale e di categoria, perché il Governo dia seguito agli impegni già assunti dagli altri Stati europei per vietare i traffici di armi verso la guerra in Yemen. Ben diversa la posizione del presidente della Regione Giovanni Toti, che ha parlato di "ipocrisia". - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Nave armi: Bahri Jazan in porto a Genova

Ha attraccato al terminal Gmt alle 5.30 di stamattina la Bahri Jazan, 'gemella' della 'Yanbu', definita nave delle armi perchè aveva imbarcato in un porto del nord Europa cannoni. Dopo la comunicazione ufficiale di ieri che il cargo saudita non imbarcherà i gruppi elettrogeni di Teknel, lo sciopero e il presidio che erano stati annunciati dai portuali sono stati revocati. I generatori sono ritenuti da molti materiale bellico mentre l'azienda ha spiegato che vengono utilizzati dai Sauditi in operazioni di protezione civile. Al porto la situazione è tranquilla. La nave dovrebbe partire nel tardo pomeriggio diretta ad Alessandria d' Egitto, una rotta analoga a quella percorsa un mese fa dalla 'Yanbu'. I generatori sono al momento fermi al terminal Csm ma oggi potrebbero essere caricati su un camion e trasportati via terra verso un altro porto.



La nave saudita via da Genova senza carico

È ripartita senza i gruppi elettrogeni che avevano sollevato una nuova protesta, al porto di Genova, la nave saudita Bahri Jazan, "gemella" della Yanbu, accusata di alimentare il traffico di armi alla volta dello Yemen. I generatori, per ora fermi sotto la Lanterna, potrebbero essere caricati su un camion e trasportati via terra verso un altro porto. Intanto Teknel, l'azienda romana che ha prodotto e venduto all' Arabia Saudita i generatori (e che ha sostenuto che il materiale fosse destinato alla Protezione civile locale), ha scritto al premier Giuseppe Conte per chiedere un intervento del governo che chiarisca la vicenda. Dalla Caritas alle Acli, dagli scout dell' Agesci all' azione cattolica, oltre ai portuali anche una trentina di associazioni cattoliche si erano unite con una nota durissima alla protesta contro l' arrivo dell' ennesima nave saudita in porto a Genova. (D. Framb.)

Migranti e tratta, bocciatura Usa
Dopo giorni di scontro, il segretario di Stato americano Pompeo sboccia Roma. E ammette che in mare 200 persone sono morte. E l'impunità è insostenibile per lo sbarco della via Italia

I prigionieri cristiani perseguitati - Le cronache-choc dai centri libici

Saf Egipto sbarca i prigionieri morti in mare

Sicurezza, no a ricorsi delle Regioni e superpoteri dei prefetti

La nave saudita
38.000
2.500
2.389
904
1 su 14

La seconda "nave delle armi" attracca in porto, ma «i generatori non verranno caricati»

La Bahri Jazan è arrivata al terminal Gmt poco prima dell'alba: previsto un presidio di protesta dei lavoratori portuali, revocato dopo che lo spedizioniere ha annunciato che invierà il materiale via terra

La Bahri Jazan, così come accaduto un mese fa per la Bahri Yambu, non caricherà generatori nel porto di Genova: la comunicazione è arrivata nel pomeriggio di mercoledì, dopo l'annuncio sciopero con presidio dei lavoratori portuali, revocato dopo la conferma da parte di Teknel che il materiale (destinato ad approvvigionare le milizie nella guerra in Yemen) verrà inviato via terra. «La nave non carica i generatori», ha sottolineato in serata il Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali, condividendo una nota in cui l'agenzia marittima Delta conferma che «dietro precise istruzioni del caricatore Teknel, a seguito delle ben note proteste sollevate da una parte sindacale, in mancanza di garanzie sulla effettiva operatività da parte delle autorità competenti, non provvederà a ordinare l'imbarco sulla Bahri Jazan di 8 generatori destinati al porto di Jeddah». I generatori erano stati stoccati in un magazzino nel porto di Genova, in attesa del possibile carico sulla Bahri Jazan, ennesima nave cargo battente bandiera saudita in transito nello scalo genovese. La nave è arrivata al terminal Gmt poco prima dell'alba, ha terminato le procedure di attracco e nel pomeriggio dovrebbe ripartire alla volta di Alessandria d'Egitto. I generatori verranno nei prossimi giorni ritirati dallo spedizioniere e inviati a destinazione via terra. La polemica con il governatore Toti: «Basta ipocrisia» Sulla protesta dei portuali per la "nave delle armi" è intervenuto anche il governatore ligure, Giovanni Toti, che via Facebook ha invitato a «smetterla con l'ipocrisia. Un sindacato come la Cgil non dovrebbe 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? - ha scritto il presidente della Regione - Ma 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?» «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 - ha concluso Toti - Basta autolesionismo, basta strumentalizzazioni politiche e soprattutto basta ipocrisia». La replica del Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali era arrivata nel pomeriggio: «La celere è già da ore in banchina al Gmt e, insieme alle dichiarazioni del governatore Toti, l'indicazione pare chiara: difesa a oltranza degli affari dei mercanti di morte per la guerra in Yemen. Noi invitiamo tutti alla mobilitazione. Contro il massacro yemenita, contro la guerra».

Scopri l'offerta Iren Casa Online.

GENOVATODAY Cronaca



Cronaca

La seconda "nave delle armi" attracca in porto, ma «i generatori non verranno caricati»

La Bahri Jazan è arrivata al terminal Gmt poco prima dell'alba: previsto un presidio di protesta dei lavoratori portuali, revocato dopo che lo spedizioniere ha annunciato che invierà il materiale via terra

Andamento

I più letti di oggi:

- Molto discusso il via per Genova e il porto di Genova
- Accadde un anno che gli italiani si pubblicano "L'arte della guerra"
- Primo ministro in via D'Amico, il nuovo ministro
- Tutto di indagine una l'idea e la parte di il lavoro, arrestato



La Bahri Jazan, così come accaduto un mese fa per la Bahri Yambu, non caricherà generatori nel porto di Genova: la comunicazione è arrivata nel pomeriggio di mercoledì, dopo l'annuncio sciopero con presidio dei lavoratori portuali, revocato dopo la conferma da parte di Teknel che il materiale (destinato ad approvvigionare le milizie nella guerra in Yemen) verrà inviato via terra.

«La nave non carica i generatori», ha sottolineato in

unicef

Navi delle armi, la Bahri Jazan attraccata al terminal Gmt: ripartirà nel pomeriggio senza generatori

La nave è diretta ad Alessandria D' Egitto. I generatori lasceranno il porto via terra

KATIA BONCHI

Genova . E' attraccata al terminal Gmt alle 5.30 di stamani la Bahri Jazan. Dopo la comunicazione ufficiale di ieri che il cargo saudita non imbarcherà i gruppi elettrogeni della Teknel, lo sciopero e il presidio che erano stati annunciati dai portuali sono stati revocati. Al terminal la situazione è tranquilla. La nave dovrebbe partire nel tardo pomeriggio diretta ad Alessandria d' Egitto, una rotta analoga a quella percorsa un mese fa dalla gemella "Yambu". I generatori sono al momento si trovano ancora al terminal Csm ma già oggi stesso potrebbero essere caricati su un camion e trasportati via terra.



Navi delle armi, la Teknel scrive al premier Conte: "I sauditi potrebbero danneggiare export Italia"

Genova. Teknel, l'azienda romana che ha prodotto e venduto all' Arabia Saudita i generatori fermi in porto a Genova e al centro di una polemica con i portuali

Genova . Teknel, l'azienda romana che ha prodotto e venduto all' Arabia Saudita i generatori fermi in porto a Genova e al centro di una polemica con i portuali che li ritengono materiale bellico, ha scritto al premier Giuseppe Conte per chiedere un intervento del governo che chiarisca la vicenda. La lettera porta la firma del direttore generale di Teknel Raffaele Greco. 'Porto alla Sua attenzione il problema relativo al blocco all' esportazione in Arabia Saudita dei Power Generator progettati, prodotti e qualificati da Teknel, realtà industriale che negli ultimi mesi è oggetto di una campagna stampa 'scandalosa' che influenza negativamente gli addetti al carico del Porto di Genova e che determina l' impossibilità di esportare le nostre forniture attualmente ancora stoccate al CSM (Centro Smistamento Merci) da oltre un mese. Come abbiamo già avuto modo di precisare alla stampa ed a tutte le autorità coinvolte in questa questione i generatori Teknel, in questa configurazione, non sono prodotti militari e non sono destinati ad alcun esercito bensì alla Saudi Arabian National Guard (Ministero della Guardia nazionale e non Ministero della Difesa) che tra l' altro svolge compiti di Protezione Civile. I sistemi sono stati progettati, prodotti e qualificati per essere utilizzati in ambito 'Disaster Recovery' e la loro esportazione è regolarmente autorizzata dal Ministero degli Affari Esteri e della Difesa". Greco sottolinea che "l' utilizzo di notizie false e strumentalizzate" danneggiano Teknel, i suoi lavoratori 'e l' immagine dell' Italia verso l' Arabia Saudita. Il rischio è che potrebbero essere i Sauditi a danneggiare le esportazioni italiane per le mancate consegne derivanti dal blocco alle esportazioni deciso unilateralmente ed illegalmente dai portuali genovesi. Sono certo che raggiunto il punto di non ritorno le associazioni sindacali e l' Autorità Portuale genovese capiranno l' errore senza risarcire l' immenso danno provocato alla competitività, alle industrie ed ai lavoratori italiani".



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Hennebique, via alla gara per il restyling dell' ex silos granario

Quattro mesi per presentare un progetto e chiedere in concessione l' ex silos granario Hennebique. Dopo una lunga fase di gestazione tecnica, l' Autorità portuale ha pubblicato il bando con l' invito a presentare istanze per chiedere in concessione l' ex silos, da decenni in stato di abbandono e degrado. Le domande dovranno essere presentate entro il 31 ottobre 2019 e, come annunciato, la durata della concessione sarà di 90 anni. Non sono ammesse istanze parziali, né alternative e, quindi, chi si farà avanti dovrà presentare una proposta di riqualificazione e riutilizzo per l' intero edificio e non solo per una parte. Le funzioni ammesse sono quelle annunciate: servizi pubblici, parcheggi, infrastrutture di interesse locale, residenze, strutture ricettive alberghiere, uffici, commercio, ma solo con negozi singoli. Sono escluse le grandi strutture di vendita e comunque la superficie commerciale non può superare il 10% di quella totale. I concorrenti dovranno rispettare i vincoli di tutela concordati da Sovrintendenza e istituzioni locali e prevedere anche la realizzazione di un percorso pedonale pubblico a sud affacciato sull' acqua, e la sistemazione delle aree esterne di collegamento con il contesto circostante. Per andare incontro ai privati che decideranno di investire nell' Hennebique è prevista nel bando la possibilità che l' Autorità portuale eroghi un contributo pubblico di 10 milioni di euro al massimo, per la realizzazione delle opere. Fra i requisiti richiesti ai concorrenti, c' è quello di aver avviato negli ultimi cinque anni almeno un' operazione di ristrutturazione o realizzazione immobiliare non inferiore ai 10mila metri quadrati. Il canone di concessione è fissato in 375mila euro all' anno a partire dall' anno successivo al rilascio della concessione e da quando ci sarà il certificato di agibilità. Una volta scaduto il termine per presentare le offerte, sarà nominata una commissione esterna che valuterà le proposte, ne valuterà la coerenza con quanto richiesto dal bando e compilerà una graduatoria delle proposte. Dopo il flop della gara bandita anni fa dall' Autorità portuale, le istituzioni sperano che questa sia la volta buona per chiudere questo "buco nero". - A. COL.



Transito bici e pedoni in porto, alle 18.30 consegna della petizione all' Autorità portuale

A seguire "critical mass" sino a Boccadasse

Genova. Ritrovo alle 18.30 davanti palazzo San Giorgio, sede dell' Autorità di sistema **portuale** del Mar Ligure Occidentale, per una foto di gruppo e la simbolica consegna delle 2.500 firme della petizione per chiedere di consentire a biciclette e pedoni il transito nel porto dal Porto Antico a piazzale Kennedy. A seguire ci sarà l' appuntamento mensile di "Critical mass" con destinazione probabile Boccadasse. La "massa critica" sarà dedicata a promuovere le soluzioni per la ciclabilità urbana. La "massa critica" è un pacifico e allegro giro spontaneo in bicicletta per la città nel rispetto delle regole della strada. Foto 2 di 2 Ecco il testo della petizione lanciata da cittadini sostenibili: Sarebbe un enorme passo avanti per la mobilità sostenibile di Genova se biciclette e pedoni avessero il permesso di passare nella strada **portuale** che collega il Porto Antico con la Fiera: dal varco di piazza Cavour a Piazzale Kennedy esiste una strada in piano, breve e lineare, a bassa intensità di traffico, il cui accesso è però vietato dall' **Autorità Portuale**. Si tratta nell' ordine di via Molo Giano - via Molo Cagni - via dei Pescatori. Da troppi anni ci si lamenta diffusamente che questo collegamento non sia percorribile, e che questa scelta non dipenda dall' amministrazione comunale ma dall' **Autorità portuale**. Genova è ferita. È fisicamente lacerata da molti errori urbanistici accumulati negli anni, oltre che da un traffico rumoroso e soffocante. Oggi per migliorare la qualità di vita della popolazione attiva alcune cose si possono fare subito e a costo zero. La città, i suoi enti storici, devono scegliere se favorire i cambiamenti positivi e dimostrarsi amici della città, o avvitarci su ciò che sembra immutabile e inevitabile. C' è un popolo delle biciclette e dei pedoni che cresce ogni giorno, ed è già sulle strade della città, a rischiare l' incolumità; non può stare fermo ad aspettare per altri 5-10 anni che vengano messe in opera piste ciclabili come la "super 11" (per cui tutti facciamo il tifo). Questo popolo vive ora e da troppo tempo la separazione tra l' area del centro storico/porto antico e tutta l' area val Bisagno/riviera di Levante. Non può essere costretto a utilizzare corso Aurelio Saffi, per la faticosa salita, la maggiore lunghezza e il molto traffico. Non quando esiste una strada dritta e in piano che collega due zone così importanti della vita attiva della città. È un clamoroso buco nero nella mobilità che dev' essere con urgenza superato, e può cominciare subito, con un cambio di regolamento. Chiediamo a tutte le cittadine e i cittadini, agli amici impegnati da anni con esperienza e competenze nelle associazioni e nei gruppi civici sulla ciclabilità, a tutti gli enti che hanno realmente a cuore un futuro roseo (o meglio "verde") per Genova, di unire le voci nel chiedere con insistenza all' **Autorità portuale** di consentire il transito ciclo-pedonale tra piazza Cavour e piazzale Kennedy. Noi restiamo a disposizione per sederci a qualunque tavolo competente per studiare la formula migliore che coniughi esigenze di sicurezza con l' urgenza di sbloccare questo naturale collegamento nel cuore di Genova.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

I dubbi di Baldino sulla fontana davanti alla Morin

Il consigliere comunale esprime perplessità anche sulla realizzazione del ponte tra il monumento di Garibaldi e il palco della musica LA SPEZIA I costi di gestione della fontana d' acqua in mezzo al mare non convincono il consigliere civico Massimo Baldino Caratozzolo, scettico sulla ri proposizione di un progetto già lanciato dieci anni fa da Enso Papi, all' epoca ai vertici di Confindustria, ma poi accantonato. «Vorrei chiedere una commissione - dice Baldino -, ma ogni tentativo di farne riunire una finisce nel vuoto. È tutto bloccato da tempo. Non mi resta che firmare interpellanze. Vorrei capire cosa si andrà a smuovere, sui fondali marini, visto che si tratta di aree non bonificate. Vorrei anche capire se sia vero che i costi di attivazione sono altissimi». Baldino ha presentato un' interpellanza anche sul progetto della passerella ai giardini, la cosiddetta "piazza sospesa" da due milioni di euro. «In una città che ha molti problemi di manutenzione - scrive - credo sia singolare puntare su opere di alto impatto, concentrate su un unico ingombrante portale. Curioso che la Soprintendenza condivida l' inserimento di un ponte, fra monumento equestre di Garibaldi e palco della musica». Il consigliere appare in linea con le perplessità ambientaliste sul protocollo d' intesa fra il Comune della Spezia e l' Autorità Portuale, in cui rientrano tutte e due le opere. Il punto che fa discutere, riguarda le premesse, laddove gli investimenti sono giustificati - fra l' altro - come migliorativi della qualità dell' aria. Nel testo, rilevano gli ambientalisti, non c' è alcun riferimento ad indagini sull' impatto dei traffici portuali sulla salute dei cittadini, «nonostante i dati allarmanti sugli eccessi di malattia e mortalità per problemi respiratori, certificati dallo studio ministeriale Sentieri». La deliberazione 256 della giunta comunale, parla di «interventi mirati al miglioramento della mobilità, della qualità dell' aria, dell' inquinamento acustico, degli aspetti paesaggistici e ambientali». -

Città della Spezia

La Spezia

Appello dei pacifisti: "Il porto non invii materiali militari ai sauditi"

Un corposo gruppo di associazioni fa appello a lavoratori e istituzioni.

La Spezia - No, da Spezia armamenti non ne devono partire. Questa la ferma convinzione di un nutrito gruppo di sodalizi locali che sta seguendo con attenzione i fatti genovesi. "A seguito della mobilitazione delle nostre associazioni nazionali e locali - spiegano in una nota -e, soprattutto, dell'annuncio di scioperi da parte dei sindacati dei lavoratori portuali di **Genova**, in particolare CALP e FILT-CGIL, l' Agenzia Marittima DELTA ha confermato ieri che non provvederà all' imbarco degli 8 generatori della Teknel sulla nave-cargo saudita Bahri Jazan destinati al **porto** di Jeddah attualmente stoccati presso i magazzini del Centro di Smistamento Marittimo di **Genova**. I generatori saranno inviati via terra "ad altra destinazione". Consideriamo il mancato imbarco un risultato significativo, frutto delle sinergie tra le nostre associazioni e reti nazionali e locali con i lavoratori portuali di **Genova** ed i loro sindacati di rappresentanza. Nei giorni precedenti l' arrivo della nave-cargo saudita Bahri Jazan avevamo, infatti, fatto appello alle maestranze del **porto** di **Genova** di non prestare il proprio servizio per operazioni di carico di merci e materiali militari o di uso duale destinati all' Arabia Saudita". A parlare sono Accademia Apuana della Pace, ACLI La Spezia, Acqua Bene Comune La Spezia, ANPI Sarzana, ARCI La Spezia, Associazione L' Alveare La Spezia, Associazione Culturale Mediterraneo La Spezia, Associazione di solidarietà al popolo Saharawi La Spezia, Cittadinanza Attiva La Spezia, Emergency La Spezia, Gruppo di Azione Nonviolenta La Spezia, Legambiente La Spezia, La Sinistra La Spezia, Osservatorio Permanente sulle Armi Leggere e le Politiche di Sicurezza (OPAL) di Brescia. "Essendo ignota al momento la destinazione che i generatori dovranno raggiungere via terra - proseguono - annunciamo che terremo monitorato il **porto** della Spezia. Rinnoviamo il nostro appello a tutte le maestranze del **porto** della Spezia a non prestare alcun servizio per operazioni di carico di merci e materiali militari o di uso duale destinati all' Arabia Saudita e agli altri Paesi intervenuti nel conflitto in Yemen. Ribadiamo che non è compito né delle autorità locali (Prefettura, Questura, Autorità Portuale), né dell' azienda stabilire se si tratta o meno di materiali militari: ciò viene definitivamente stabilito dall' Autorità nazionale UAMA (Unità per le autorizzazioni dei materiali di armamento) che ne autorizza l' esportazione proprio in quanto materiali militari e con le opportune procedure". Le associazioni chiedono "di nuovo al Governo italiano di sospendere l' invio di ogni tipo di materiali d' armamento alla coalizione miliare 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 causando migliaia di vittime innocenti. Queste esportazioni sono in totale contrasto con la legge 185/1990 e col Trattato internazionale sul commercio delle armi (ATT) ratificato dal nostro Paese". Giovedì 20 giugno 2019 alle 19:34:52 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.

Ravenna e Dintorni

Ravenna

ESCAVI Rossi (Ap): «A metà luglio il bando»

La seconda settimana di luglio potrebbe essere il momento in cui verrà pubblicato il bando di gara dell' Autorità portuale di Ravenna per l' appalto da 230 milioni di euro circa per l' approfondimento del Candiano fino a 12,5 metri con il dragaggio complessivo di oltre 5 milioni di mc (tempi necessari circa 5 anni). Lo ha annunciato il presidente di Ap, Daniele Rossi, il 13 giugno a un convegno organizzato da Federmanager e Bper.

ESCAVI
Nuovi confermi pedisimo del Bando 2022, spuntano così il nuovo palanetto. Si è svolta l'assemblea ordinaria del 13 giugno 2019 della Autorità portuale di Ravenna, presieduta dal presidente Daniele Rossi. In agenda: l'approfondimento del Candiano fino a 12,5 metri con il dragaggio complessivo di oltre 5 milioni di mc (tempi necessari circa 5 anni). Lo ha annunciato il presidente di Ap, Daniele Rossi, il 13 giugno a un convegno organizzato da Federmanager e Bper.

TRAFFICO QUADRIMESTRE: merci in crescita del 2,6 per cento
Altre imprese registrano un aumento parimenti 1,2 per cento.

VICINI AL TERMINALE, PER DI ESISTENTI
Il sindaco di Ravenna, Roberto Girometta, ha presieduto la riunione del Consiglio comunale del 13 giugno 2019. In agenda: l'approfondimento del Candiano fino a 12,5 metri con il dragaggio complessivo di oltre 5 milioni di mc (tempi necessari circa 5 anni). Lo ha annunciato il presidente di Ap, Daniele Rossi, il 13 giugno a un convegno organizzato da Federmanager e Bper.

SERVIZI TECNICO-NAUTICI PER UN'EFFICIENTE SICUREZZA DEL PORTO DI RAVENNA

Via Mala Duboisca, 101 - Ravenna (RA) - Tel. 0544 532047 - Fax 0544 519433 - ap@ormaggiatori.it

Gruppo Ormeggiatori del Porto di Ravenna

Milano di Ravenna Srl
Via Venezia, 101 - Tel. 0544 532047
www.ormaggiatori.it

Ravenna e Dintorni

Ravenna

RMAZIONE VISITA AI TERMINAL PER 20 CORSISTI

Si è svolta l' 11 giugno la visita formativa ai Terminal Operator ed ai Terminal Intermodali del porto di Ravenna dei due percorsi di studio promossi dal Cluster Eric, dalla Fondazione ITL e dal Sestante Romagna ai quali sono iscritti 20 corsisti. Al mattino i partecipanti hanno incontrato i referenti di Sapir e il presidente di Tcr Giannantonio Mingozzi ed hanno proseguito la visita ai terminal e poi in barca lungo il canale accompagnati dai rappresentanti dell' Autorità di Sistema Portuale. La giornata si è conclusa con un seminario formativo su "Procedure telematiche ed efficientamento della catena logistica " in collaborazione con **Adsp**, Associazione dei doganalisti e Agenzia delle Dogane di Ravenna, relatori Alberto Squarzina, Andrea Minardi, Giovanni Ambrosio e Alessandra Riparbelli.



Ravenna e Dintorni

Ravenna

Traffici quadrimestre: merci in crescita del 2,6 percento

Anche i container segnano un aumento positivo: 1,3 percento

Dopo un 2018 che si è chiuso con il segno meno, il traffico container del **porto di Ravenna** appare in ripresa. Il dato complessivo segna una crescita dell' 1,3 percento nei primi quattro mesi dell' anno (in totale sono stati movimentati 71.813 teu, un migliaio in più rispetto allo stesso periodo del 2018) ma, soprattutto, sono i contenitori pieni a tirare positivamente. Infatti escludendo dal conteggio i container movimentati a scopi logistici (i vuoti), il traffico risulta in crescita del 4,2 per cento. In particolare buono il dato del l' import con un aumento del 10 percento mentre l' export è in stallo e, anzi, in leggero calo (-1 per cento). I container sbarcati nel 2019 sono quindi 29.635 teu (+2.691 sul 2018) mentre gli imbarcati sono in calo di 287 teu (totale 29.388). Il traffico merci complessivo è in crescita del 2,6 percento. In particolare le merci secche sono cresciute del 4,3 percento. Molto positivo il dato delle derrate alimentari (+24,1 percento) e dei minerali e cascami per la metallurgia (57,3 percento). Anche i prodotti metallurgici sono autori di un' ottima performance (+13,6 percento). In negativo invece i prodotti agricoli e i mangimi per animali (-14,2 percento) e i combustibili minerali (-18,5 percento). Le rinfuse liquide sono in calo del 5,3 percento (-80.500 tonnellate) con un calo particolare legato ai prodotti chimici (-14,2 percento) e alle derrate alimentari (-13,9 percento). I prodotti petroliferi sono invece in crescita del 3 percento. Rispetto al 2018, anno in cui l' insabbiamento dei fondali del terminal portò all' annullamento di alcune toccate, ci sono state tre navi da crociera in più arrivate al **porto**: nel 2019 sono sbarcati 4.468 turisti contro i 2.927 dello scorso anno. L' aumento è stato del 52,6 per cento. (al.mo.)

The screenshot shows a news article from 'RD Nuovo Ravenna'. The main headline is 'Traffici quadrimestre: merci in crescita del 2,6 percento'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Anche i container segnano un aumento positivo: 1,3 percento'. The article text is partially visible, starting with 'Dopo un 2018 che si è chiuso con il segno meno, il traffico container del porto di Ravenna appare in ripresa...'. There are also some smaller text blocks and images within the article preview.

The advertisement is divided into two main sections. The left section is for 'SERVIZI TECNICO-NAUTICI PER UN'EFFICIENTE SICUREZZA DEL PORTO DI RAVENNA' and features a logo for 'SERVIZIO DI SALVATAGGIO'. The right section is for 'Gruppo Ormeggiatori del Porto di Ravenna' and features a logo for 'MIS SOSTITUIBILI SICUREZZA PROFESSIONALITÀ'. Both sections include contact information and a website URL.

Il Tirreno

Livorno

DURISSIMO INTERVENTO IN FORTEZZA

Il vescovo: porto a rischio ko «Dovete smetterla di litigare»

Il presule cerca di ritagliarsi uno spazio di manovra per fare da pacificatore nella babele di scontri che dilanano lo scalo ormai sull' orlo del precipizio

LIVORNO. «È una bestemmia contro Dio». Non c'è accusa più pesante agli occhi di un vescovo, e monsignor Simone Giusti la scaglia come una bomba atomica nel bel mezzo del proprio intervento dalla tribuna del convegno organizzato dalla Capitaneria di porto per parlare delle condizioni di vita e di lavoro dei **marittimi**: il welfare della "gente di mare" c'entra fino a un certo punto, ma la dignità dei lavoratori e la possibilità dell'occupazione sì. Ed ecco che, con impeto, il presule alza proprio la voce - quasi un grido - per mostrare tutta la preoccupazione di fronte al fatto che la guerra delle banchine si allarghi e ora finisca per comprendere anche i terminal contenitori, dopo che Il Tirreno ha pubblicato la notizia dello scontro fra Tdt e Lorenzini che mette in gioco la Darsena Europa. Sta lì presumibilmente la paura del monsignore-architetto: «Basta, smettetela con questi litigi che fanno solo il male del porto, e dunque il male della città. Il porto è la principale "industria" di Livorno: chi ne ha in mano le sorti come operatore deve agire sentendosi sulle spalle la responsabilità di tante famiglie che campano di quello». Si scopre l'acqua calda a dire che il vescovo Simone Giusti ha sempre guardato con attenzione a quel che si muove in porto perché lo considera il luogo in cui si giocano i destini dei livornesi. La strigliata è severa: «Meno soldi in tasca e più attenzione alle responsabilità. C'è chi è generoso sì ma vedo anche che tante volte prevale la tentazione di pensare solo per sé e per il proprio tornaconto: guai a esser taccagni, non chiedo mica atti di eroismo. Ma dietro la capacità di guardare all'insieme delle cose con animo generoso c'è la possibilità di fare miracoli...». Qualcosa di più dei toni da "severo monito", è proprio uno scossone: forse che il vescovo vuole scendere in campo come pacificatore? Giocando da solo o al fianco di qualche figura istituzionale? Del resto, prima il viceministro Edoardo Rixi (ora nei guai per le proprie vicende giudiziarie) e poi il numero uno nazionale degli agenti **marittimi** Gian Enzo Duci - etrnabi dall'esterno della città - avevano suonato la sirena d'allarme: a Livorno la comunità **portuale** è malata di litigi. In precedenza, dalla tribuna del convegno in Fortezza, il vescovo non era stato tenero neanche nei riguardi dell'Europa: da un lato, l'Europa di quella che chiama "la cultura del desiderio" (troppo relativista); dall'altro, l'Europa dell'austerità («ha fatto soffrire milioni di famiglie, è inaccettabile che ora la nomenclatura di Bruxelles si svegli e semplicemente dice che si è sbagliata»). --M.Z.

Il Tirreno

Livorno

Indispensabile che l' Authority e il Comune valutino insieme anche i ritorni per il territorio
Indispensabile che l' Authority e il Comune valutino insieme anche i ritorni per il territorio

Maxi-Darsena: il duello e la doppia garanzia di una scelta in tandem

L' INTERVENTO La lunghissima lettera aperta, della quale pubblichiamo ampi stralci, è dell' imprenditore Federico Barbera. Finalmente, si fa per dire ovviamente, ci siamo arrivati. Siamo allo scontro totale tra due sistemi economici. Il grande armamento: ha l' obbligo di tutelare se stesso dalla concorrenza, prima di tutto, e dai costi dei servizi portuali che vuol contenere ai minimi del sopportabile. I fondi di investimento: hanno l' obbligo di produrre ricavi, ad ogni costo, perché sottostanno alle ferree e crudeli leggi del mercato, finanziario in questo caso, che fa spostare gli investitori da un gestore all' altro solo in base della redditività del titolo. (...)Viene posto a Livorno un quesito intrigante: non è ovviamente se Livorno vuole o non vuole la Darsena Europa, bensì a cosa Livorno vuole o può rinunciare purché si costruisca la nuova Darsena. Non ci aspettiamo una risposta dai partiti: non possiamo pensare che abbiano ora il coraggio che non hanno avuto in campagna elettorale di parlare del porto. Non è un male vista la probabile impreparazione sull' argomento della classe dirigente. Non si potranno sottrarre dal dare una risposta le amministrazioni pubbliche. La Regione si è già espressa chiaramente quando ha condiviso il progetto di sviluppo dei traffici di Msc: parere incompatibile con la soppressione del Terminal Lorenzini o di un suo sostanziale ridimensionamento, come auspicato dai vertici Tdt. Il Comune di Livorno è chiamato, al contrario, a doversi esprimere con chiarezza e con lucidità super partes forte dell' unica titolarità a parlare in nome della città e dei livornesi. Dovrà avvalersi di valori che si quantificano in termini di occupazione, ritorno sociale, capacità di convivere e collaborare con il territorio e con le attività esistenti. (...) Dovrà far capire subito che la città vuole essere presente al tavolo e non estromessa. Secondo criteri di valutazione sono diversi da quelli dei quali dovrà tenere di conto l' Authority. (...) L' incremento dei traffici, l' incremento dei benefici erariali per lo Stato come Iva, tasse portuali e quant' altro sono gli scopi primari per l' Authority. Per la città invece sono i ritorni sociali, la garanzia di un impegno duraturo con il territorio, la facilità di sostituzione del soggetto se risultasse inadempiente nel tempo. Il connubio tra le determinazioni delle due Amministrazioni, una che garantisce la tenuta e la sostanza del progetto e l' altra che ne valuta i concreti ritorni per la città, sono l' unica garanzia che i cittadini hanno e che dovrebbero invocare. L' Authority abbia il coraggio di cambiare il regolamento e giudichi i piani industriali come tali, li analizzi compiutamente, esiga che questi siano asseverati da consulenti certificati e notoriamente riconosciuti per serietà e competenza, oltre che ne riconosca la corrispondenza col proprio Prg. Il Comune (e il territorio in generale) analizzi le ricadute e i benefici per il territorio e per il bene dei livornesi. E i livornesi? Sono chiamati alla prova più ardua: quella di tornare a fidarsi delle istituzioni e degli uomini che le guidano. Perché? Perché solo così funziona. --Federico Barbera.

The collage consists of several newspaper clippings from 'Il Tirreno'. The largest clipping features the headline 'Il vescovo: porto a rischio ko «Dovete smetterla di litigare»' with a sub-headline 'Il prelado cerca di ritagliarsi uno spazio di rinvio per la pacificazione nella baia di scorie che il Comune lo scalo ormai sul filo dei propositi'. Below the headline is a photograph of a man in clerical attire, likely a bishop, holding a golden object. To the right of the main clipping is another article titled 'Maxi-Darsena: il duello e la doppia garanzia di una scelta in tandem'. Other smaller clippings include 'MARE: la guerra delle banche' and 'Nasce Confetra Toscana oggi il debutto con prof. operatori e governatore'. At the bottom right, there is a small box titled 'COMUNE LIVORNO' with some text and a logo.



Porto, le priorità: imbuto di Calambrone, scontro tra le banchine

E Seatrag sceglie l'abbreviato

IN ATTESA del comitato di gestione portuale di martedì prossimo, la conflittualità sulle banchine e sui servizi collegati al **porto** non si attenua. In particolare il blocco della circolazione dei mezzi pesanti nell'imbuto del Calambrone dal 1 luglio nei giorni di sabato e domenica, malgrado i tentativi del prefetto Tomao a Roma per evidenziare la situazione del tutto atipica per il nostro **porto**, ad oggi non hanno dato risultati. Il prefetto si è impegnato a fondo ma la norma è nazionale e a Roma al ministero hanno evidentemente altre priorità: Se ne prende atto con amarezza. Proteste arrivano anche per le recenti decisioni sui lavori del versante genovese del terzo valico, dove l'autotrasporto ligure si sentirebbe discriminato a favore di quello toscano, se ne parlerà probabilmente oggi nel convegno indetto dalla Confetra Toscana, che affronta con un intervento introduttivo del presidente nazionale Nereo Marcucci - in prossima scadenza - tutte le problematiche della logistica sia regionale che nello specifico costiera. Sembra alla ricerca di una soluzione, peraltro non facile, anche il trasferimento del terminal Calata Orlando sulla sponda est della Darsena Toscana. Il TCO avrebbe in assegnazione solo 300 metri lineari di banchina, del tutto insufficiente agli attuali volumi di traffico dei rinfusi, che stanno comportando anche l'arrivo di tre o quattro navi in contemporanea: del tutto improponibili nella nuova banchina. Il trasferimento rischia dunque di andare alle lunghe, condizionando anche il terminal crociere della **Porto** 2000. INFINE sta andando verso la conclusione un'altra delle svariate cause legali relative alle aree sul **porto**, quella presso il nostro tribunale che vede imputati Franco e Massimiliano Ercoli per la Seatrag Autostrade del mare. L'udienza preliminare si è tenuta sulla base della richiesta del PM Mannucci di rinvio a giudizio degli imputati in occasione del conferimento di titoli nel capitale sociale della Seatrag per provvedere alla ricostruzione dello steso, titoli il cui valore - secondo l'accusa - si sarebbe rivelato inferiore a quello di conferimento. Il danneggiato dall'operazione, Italo Tempesti, ex socio della Seatrag, era quindi ricorso al tribunale. Nell'udienza di merito gli imputati hanno chiesto il ricorso al rito abbreviato. La causa vede coinvolto anche il dottor Alessio Bianchi che ha redatto le perizie estimative di valutazione dei titoli poi conferiti nel capitale sociale; e la stessa Seatrag Autostrade del mare. A.F.

The clipping is from the 'PRIMO PIANO LIVORNO' section of 'IL TELEGRAFO' newspaper, dated Friday, June 21, 2019. The main headline is 'Porto, le priorità: imbuto di Calambrone, scontro tra le banchine' with a sub-headline 'E Seatrag sceglie l'abbreviato'. The article text is partially visible, discussing port management and legal issues. To the right, there is a photograph of a rowing team with the headline 'Bella storia' and 'Scarronzoni e la rivincita'. Below that, another photo shows a group of men in suits with the headline 'Vogatori di Washington contro i livornesi, la sfida'. At the bottom left, there is a photo of a man in a suit sitting at a desk, with the caption 'INCHIESTA Confetra Toscana, prima parte'.

Il Tirreno

Livorno

le imprese della logistica

Nasce Confetra Toscana oggi il debutto con prof, operatori e governatore

LIVORNO. Oggi è in agenda il "battesimo" pubblico per la nuova organizzazione confederale regionale Confetra Toscana: è l' articolazione territoriale con cui continua il processo di radicamento territoriale di un sistema che rappresenta - presso governo, Parlamento, Regioni e Cnel - le imprese del settore logistico: una galassia che a livello nazionale conta 108mila aziende e vale il 9% del Pil (con 800mila addetti e 85 miliardi di valore prodotto). L' appuntamento è per le ore 15 in Fortezza Vecchia. Il presidente Alberto Bartolozzi aprirà i lavori prima di far parlare i relatori: il professor Riccardo Lanzara (ordinario di management all' Università di Pisa) e il responsabile di Srm per l' economia marittima e logistica Alessandro Panaro. È questa la prima metà dell' incontro. Il secondo round è una tavola rotonda con tutti i gestori dei principali nodi logistici regionali ed alcuni tra i principali operatori di mercato. Interverranno, tra gli altri, Riccardo Breda (presidente della Camera di Commercio), Christian Colaneri (direttore commerciale Rfi, gruppo Fs), Roberto Chiara (direttore interregionale delle Dogane), **Pietro Verna** (commissario dell' Authority), Gina Giani (amministratore delegato Toscana Aeroporti spa). Le conclusioni saranno affidate al governatore Enrico Rossi. «Si discuterà delle prospettive del nostro sistema portuale e logistico regionale: di Darsena e di Piattaforma Europa», dice il presidente di Confetra Nereo Marcucci. Obiettivo: accrescere «la capacità infrastrutturale di Livorno a servizio anche di un forte riorientamento manifatturiero e del reinsediamento di una moderna "industria del mare" a Piombino. Restano questi i due pilastri intorno ai quali articolare un contributo al rilancio e alla collocazione strategica della Toscana nella riconfigurazione geopolitica di produzioni e traffici a livello nazionale e internazionale». «Faremo il punto anche sul progetto ferroviario per lo "scavalco"», dice - insieme a Bartolozzi - Gloria Dari, presidente di Spedimar. Ma anche , aggiunge, «sulle prspettive di crescita del cargo aereo negli aeroporti toscani, sull' autotrasporto e le connessioni con le grandi direttrici transnazionali europee ed i Corridoi del Ten T Network, sulle funzioni retroportuali e logistiche dei nostri interporti: Collesalvetti e Prato su tutti». Bartolozzi e Dari puntano a «aprire una finestra sulle opportunità e sui rischi di un futuro che è già presente». --



Domani si terrà il battesimo di Confetra Toscana

ENRICO ROSSI

Tavola rotonda alla Fortezza Vecchia di Livorno Domani, alla Fortezza Vecchia di Livorno, si terrà il battesimo di Confetra Toscana, la nuova organizzazione confederale regionale della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra). Alle ore 15 il presidente di Confetra Toscana, Alberto Bartolozzi, aprirà i lavori di un confronto tutto centrato sulle opportunità regionali di crescita e sviluppo per l'industria logistica, e quindi per l'intera economia territoriale, intrecciando la relazione di inquadramento del sistema industriale toscano del professor Riccardo Lanzara e quella del responsabile di SRM per l'economia marittima e logistica Alessandro Panaro. Seguirà una tavola rotonda con tutti i gestori dei principali nodi logistici regionali ed alcuni tra i principali operatori di mercato in cui - ha anticipato il presidente nazionale di Confetra, Nereo Marcucci - «si discuterà delle prospettive del nostro sistema portuale e logistico regionale: di Darsena e di Piattaforma Europa, per accrescere la capacità infrastrutturale di Livorno a servizio anche di un forte riorientamento manifatturiero e del reinsediamento di una moderna "industria del mare" a Piombino. Restano questi - ha rilevato Marcucci - i due pilastri intorno ai quali articolare un contributo al rilancio e alla collocazione strategica della Toscana nella riconfigurazione geopolitica delle produzioni e dei traffici a livello nazionale ed internazionale». «Faremo il punto - hanno specificato Bartolozzi e Gloria Dari, presidente di Spedimar - anche sul progetto ferroviario per lo "scavalco", sulle prospettive di crescita del cargo aereo negli aeroporti toscani, sull'autotrasporto e le connessioni con le grandi direttrici transnazionali europee ed i Corridoi del TEN-T Network, sulle funzioni retroportuali e logistiche dei nostri interporti: Collesalvetti e Prato su tutti, cercando di aprire una finestra sulle opportunità e sui rischi di un futuro che è già presente». Interverranno, tra gli altri, Riccardo Breda, Christian Colaneri, Roberto Chiara, **Pietro Verna** e Gina Gianì. Le conclusioni saranno affidate al presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi.



Confetra Toscana: primo evento pubblico

A Livorno per parlare di logistica, industria e territorio

Giulia Sarti

image_pdfimage_print ROMA Quello di domani sarà il primo evento pubblico organizzato da Confetra Toscana, nata ufficialmente alla fine del 2018. Appuntamento con il battesimo alle 15 alla Fortezza Vecchia di Livorno, dove il presidente dell'organizzazione confederale regionale Alberto Bartolozzi, aprirà i lavori di un confronto tutto centrato sulle opportunità regionali di crescita e sviluppo per l'industria logistica, e quindi per l'intera economia territoriale. La relazione sull'inquadramento del sistema industriale toscano sarà quella del professor Riccardo Lanzara insieme a quella del responsabile di Srm per l'economia marittima e logistica Alessandro Panaro. A seguire, via alla Tavola rotonda con tutti i gestori dei principali nodi logistici regionali ed alcuni tra i principali operatori di mercato. Si discuterà delle prospettive del nostro sistema portuale e logistico regionale: di Darsena e di Piattaforma Europa, per accrescere la capacità infrastrutturale di Livorno a servizio anche di un forte riorientamento manifatturiero e del reinsediamento di una moderna industria del mare' a Piombino. Restano questi i due pilastri intorno ai quali articolare un contributo al rilancio e alla collocazione strategica della Toscana nella riconfigurazione geopolitica delle produzioni e dei traffici a livello nazionale ed internazionale commenta il presidente di Confetra Nereo Marcucci. Faremo il punto anche sul progetto ferroviario per lo scavalco', sulle prospettive di crescita del Cargo aereo negli aeroporti toscani, sull'autotrasporto e le connessioni con le grandi direttrici transnazionali europee ed i Corridoi del Ten-t network, sulle funzioni retroportuali e logistiche dei nostri interporti: Collesalveti e Prato su tutti spiegano Bartolozzi e Gloria Dari, presidente di Spedimar, cercando di aprire una finestra sulle opportunità e sui rischi di un futuro che è già presente. Interverranno, tra gli altri, Riccardo Breda, Christian Colaneri, Roberto Chiara, Pietro Verna, Gina Giani. Le conclusioni saranno affidate al Governatore Enrico Rossi. L'evento del 21 Giugno, rientra nel processo di radicamento territoriale del Sistema confederale che rappresenta, presso il Cnel, il Governo, il Parlamento, le Regioni, il settore della Contract Logistic in Italia: 108 mila imprese, il 9% del Pil nazionale, oltre 800 mila addetti e 85 miliardi di valore prodotto.



Confetra Toscana ai nastri di partenza

GIORGIO CAROZZI

Livorno - Domani, venerdì 21 giugno, battesimo pubblico per la nuova Organizzazione Confederale regionale Confetra Toscana. Alle ore 15.00, presso la Fortezza Vecchia di Livorno, il presidente Alberto Bartolozzi aprirà i lavori di un confronto tutto centrato sulle opportunità regionali di crescita e sviluppo per l' industria logistica, e quindi per l' intera economia territoriale intrecciando la relazione di inquadramento del sistema industriale toscano del professor Riccardo Lanzara e quella del responsabile di Srm per l' economia marittima e logistica Alessandro Panaro. A seguire, via alla Tavola rotonda con tutti i gestori dei principali nodi logistici regionali ed alcuni tra i principali operatori di mercato: «Si discuterà delle prospettive del nostro sistema portuale e logistico regionale: di Darsena e di Piattaforma Europa, per accrescere la capacità infrastrutturale di Livorno a servizio anche di un forte riorientamento manifatturiero e del reinsediamento di una moderna industria del mare a Piombino. Restano questi i due pilastri intorno ai quali articolare un contributo al rilancio e alla collocazione strategica della Toscana nella riconfigurazione geopolitica delle produzioni e dei traffici a livello nazionale ed internazionale» dichiara il presidente di Confetra Nereo Marcucci: «Faremo il punto anche sul progetto ferroviario per lo scavalco, sulle prospettive di crescita del cargo aereo negli aeroporti toscani, sull' autotrasporto e le connessioni con le grandi direttrici transnazionali europee ed i Corridoi del Ten T Network, sulle funzioni retroportuali e logistiche dei nostri interporti: Collesalveti e Prato su tutti» comunicano Bartolozzi e Gloria Dari, presidente di Spedimar, «cercando di aprire una finestra sulle opportunità e sui rischi di un futuro che è già presente». Interverranno, tra gli altri, Riccardo Breda, Christian Colaneri, Roberto Chiara, **Pietro Verna**, Gina Giani. Le conclusioni saranno affidate al Governatore Enrico Rossi. Continua così il processo di radicamento territoriale del Sistema Confederale che rappresenta - presso il Cnel, il Governo, il Parlamento, le Regioni - il settore della Contract Logistic in Italia: 108 mila imprese, il 9% del PIL nazionale, oltre 800 mila addetti e 85 miliardi di valore prodotto.



PIOMBINO INCONTRO FERRARI-VERNA

Sviluppo del porto e delle imprese «Non possiamo perdere altro tempo»

RILANCIARE le opere strategiche grazie al coordinamento istituzionale e sfruttare le opportunità offerte dal Piano Regolatore Portuale e, soprattutto, dal nuovo atto di indirizzo approvato pochi giorni fa dal Comitato di Gestione. Questo il compito e la filosofia dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale espressa dal presidente **Pietro Verna** durante il primo incontro con il neo sindaco di Piombino, Francesco Ferrari, avvenuto a Piombino. «Lavoreremo in stretta sinergia con l' amministrazione comunale - ha detto **Verna** - l' obiettivo è consentire alle imprese dello scalo di cogliere le opportunità commerciali di sviluppo dei traffici, creando nuova ricchezza ed occupazione». Nel confronto con Ferrari, si è parlato dei temi più rilevanti per lo scalo e dei progetti infrastrutturali di sviluppo che sono stati opportunamente illustrati dalla dirigente tecnica Sandra Muccetti, presente all' incontro assieme al dirigente preposto dell' Ufficio Territoriale di Piombino, Claudio Capuano. «IL TERRITORIO non si può più permettere di aspettare - afferma il sindaco Francesco Ferrari - Abbiamo un porto che deve iniziare a dare occupazione e quindi produrre risorse economiche. Vigileremo e lavoreremo insieme all' Autorità Portuale per favorire gli investimenti affinché anche altre aziende, ambientalmente compatibili, possano insediarsi».

Piombino Elba
Punto nascita, task force dell'Asl
Piombino, allestita una squadra per seguire le donne in gravidanza

Nettezza romantica domenica nel borgo
Domenica a Saverio, la festa romantica del borgo...
LA NOSTRA
Un provvedimento importante per evitare traffico...

SVEVIA/ROMA
C'è un accordo...
PIOMBINO
Problemi anche in Isola Principessa. Erba troppo alta lungo la Geodetica...
PIOMBINO
Sviluppo del porto e delle imprese «Non possiamo perdere altro tempo»



Arriva a Piombino la Marella Explorer 2. Principale cliente del porto con 8 scali nel 2019

(FERPRESS) - Piombino, 20 GIU - 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. 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 FerPress website interface. At the top, there are logos for 'COMUNE PIOMBINO', 'ENERGY MANAGER', 'SISTEMA PORTUALE', and 'SUSTAINABLE'. The main header reads 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. The article title is 'Arriva a Piombino la Marella Explorer 2. Principale cliente del porto con 8 scali nel 2019'. The text of the article is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the page, there is a sidebar with a 'login' section, a 'ARCHIVIO QUOTIDIANO DAILYLETTER' section, and a 'DAILYLETTER' subscription form.

Disco verde dei tecnici per il Lungomare Nord

Arriva il parere favorevole del Provveditorato opere pubbliche dopo le osservazioni di settembre Il progetto dell'interramento da Marina Dorica a Torrette ora all'esame del ministero dell'Ambiente

LE INFRASTRUTTURE ANCONA Disco verde per il Lungomare nord. Il provveditorato interregionale Toscana-Marche-Umbria alle opere pubbliche ha infatti espresso parere positivo al progetto per la realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria, l'interramento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria. Il progetto da 40 milioni, elaborato da Rfi, dovrà ora essere trasformato in un elaborato esecutivo dove dovranno essere inserite anche le osservazioni tecniche, ad esempio sulla frana ed escavi, formulate dal Provveditorato al termine della riunione di mercoledì. Parallelamente può essere attivata la valutazione d'impatto ambientale, che spetta al ministero dell'Ambiente, indispensabile per poi passare alle gare d'appalto. Il parere positivo è arrivato nove mesi dopo la frenata imposta dal Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato interregionale che il 26 settembre scorso aveva esaminato il progetto definitivo per l'interramento di un tratto di lungomare tra Marina Dorica e Torrette. Il Comitato, come anticipato su queste colonne il 15 gennaio e ribadito ieri dal consigliere comunale Daniele Berardinelli (Fi) verbali alla mano, aveva mosso sei osservazioni. I rilievi «In particolare il provveditore Guardabassi aveva rilevato tra l'altro l'assenza di studi sul movimento dei fondali, l'insufficiente approfondimento delle interconnessioni con il sistema idrogeologico della frana Barducci, la gestione dei drenaggi. Oltre che segnalare la mancanza della fase del riempimento della vasca di competenza dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico centrale» ha rimarcato ieri Berardinelli citando la mail inviata il 15 novembre a Regione, Comune e Ap, firmatari dall'Accordo di programma sottoscritto a ottobre 2017 a Palazzo degli Anziani con il ministro Delrio. Il 21 dicembre Rfi aveva inviato le repliche alle sei osservazioni, controdeduzioni alla base dell'esame di mercoledì quando è arrivato il parere positivo del Provveditorato interregionale. «Nove mesi persi - ha sottolineato ieri Berardinelli - Il Comune, co-firmatario dell'accordo di programma, dovrebbe prestare maggiore attenzione, seguire e supportare il progetto. Magari mettendo pressione all'Autorità di sistema portuale per far rispettare i tempi». Anche se una spiegazione sul mancata dettaglio dei tempi dell'Ap l'ha fornita Rfi nella replica di dicembre. «L'Autorità di sistema portuale ritiene antieconomico procedere con caratterizzazione di sedimenti - si legge nella mail Rfi - che richiedono diversi mesi e del costo di centinaia di migliaia di euro, la cui validità potrebbe essere compromessa da eventuali slittamenti nella programmazione ad oggi ipotizzata». Il cronoprogramma Un primo cronoprogramma prevedeva infatti la conclusione dei lavori entro il 2023. «Il progetto Lungomare nord, ottenuto il parere positivo con alcune prescrizioni, può proseguire il procedimento. Un importante passo avanti - sottolinea Paolo Manarini, assessore ai Lavori pubblici - Ringraziamo il provveditore Guardabassi e il lavoro propositivo del Comitato tecnico-amministrativo che si sono attivati proficuamente nell'iter dell'importante progetto del Lungomare nord». Il progetto prevede l'interramento di un tratto di lungomare che si svilupperà per un totale di 21 ettari, contenuto da una scogliera. Lo sbarramento sarà posizionato a 180 metri dalla costa all'altezza di Marina Dorica (il porticciolo sarà protetto da un nuovo braccio) e poi si svilupperà per 3.350 metri verso Nord, riducendo la distanza dall'attuale linea di costa fino al punto minimo di 100 metri del porticciolo di Torrette.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

COMUNE FORZA ITALIA ALL' ATTACCO: «HANNO NASCOSTO I PROBLEMI ESISTENTI»

Lungomare nord, già nove mesi di ritardi Progetti rifatti e burocrazia senza tregua

NOVE mesi di ritardo sulla tabella di marcia. La colpa? Sicuramente della burocrazia. E così il progetto del Lungomare nord, con tanto di allargamento della zona dei binari, la realizzazione di un parco e il conseguente ampliamento della zona stradale all' altezza della frana, segna il passo. A denunciare lo scenario che si è creato è il consigliere comunale di Forza Italia Daniele Berardinelli che spiega come «durante la commissione consiliare per approfondire il tema del collegamento Porto - Autostrada, abbiamo appreso che sul progetto per la realizzazione della scogliera a protezione della Ferrovia e per la rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria, essenziale per il collegamento previsto dal Comune, il Parere del Comitato tecnico amministrativo del Provveditorato Opere pubbliche era stato duro per 'la mancanza della nomina di un Responsabile del Procedimento, l' inversione delle fasi realizzative, l' assenza di studi sul movimento dei fondali, l' insufficiente approfondimento delle interconnessioni con il sistema idrogeologico della Frana Barducci, la gestione dei drenaggi». Non solo, «veniva anche evidenziato che appare mancante 'la fase di riempimento della vasca, di competenza dell' Autorità di Sistema portuale e pertanto si deve segnalare un ritardo che potenzialmente potrebbe inficiare la buona riuscita dell' intero Accordo di Programma' sottoscritto da Rfi, Regione, Comune di Ancona, Ministero infrastrutture e trasporti e Autorità di Sistema portuale». In realtà lo stesso Provveditorato sottolinea come il suo parere non era necessario, ma alla luce della richiesta aveva sottolineato alcune carenze. Problemi che sarebbero stati risolti tanto che ieri è arrivato il via libera al nuovo progetto di Rfi seppur con alcune raccomandazioni. «E' inaccettabile che siano stati sottaciuti ai consiglieri comunali - dice Berardinelli - e alla città, questi documenti che già hanno fatto accumulare nove mesi di ritardo nelle realizzazioni previste». Ma il nodo centrale di tutto sta nel ritardo e nelle nebbie nelle quali si viene a trovare il vero progetto cruciale che è quello dell' uscita dal porto. Anas avrebbe realizzato il progetto di massima che di fatto è una bretella che collega l' ampliamento della Flaminia, legato al progetto di Rfi, e le quattro corsie della statale 16 tra Torrette e Falconara. Tutto questo passando dietro all' ospedale di Torrette e al futuro materno-infantile Salesi. Non c' è che dire.



Altri tre milioni di lavori

Partono i cantieri nelle vie Podesti, Astagno e Grotte Si riqualifica la zona del porto

LE MANUTENZIONI ANCONA Il piano asfalti messo a punto dal Comune prevede anche quest' anno un investimento di circa 3 milioni di euro. Nove invece i milioni spesi nel biennio precedente grazie anche al tesoretto della cosiddetta sentenza Longarini. Accanto ai due interventi sulla Flaminia programmati per lo scorso anno ma slittati, l' attenzione in centro città si concentra sulla zona di Capodimonte. Previsti infatti i lavori per sistemare via Podesti e parte di via Astagno, l' intenzione è di realizzare una pavimentazione con blocchetti di pietra arenaria, visto che si tratta di strade storiche della città. Aggiudicato inoltre l' intervento per via Grotte (184mila euro), nel tratto dal cimitero di Posatora fino allo svincolo per l' ospedale, mentre è stata assegnata definitivamente la riqualificazione di Largo Belvedere (100mila euro), dove tuttavia i residenti si sono lamentati per l' abbattimento di diversi pini. In agenda anche la riqualificazione della rotatoria di via Mattei con un budget di 200mila euro. Via Mattei è inoltre oggetto di un progetto complessivo di sistemazione, concertato con l' Autorità di **sistema portuale**. Il progetto prevede il rifacimento in profondità della strada principale e di quella di servizio, la creazione di una pista ciclabile, spazi verdi rinnovati, nuove aree di sosta (capaci di raddoppiare l' attuale capienza), segnaletica nuova e più aree a servizio dei pedoni. Per la messa in sicurezza delle strade e dei marciapiedi e delle infrastrutture viarie quest' anno sono stati stanziati 440mila euro. L' obiettivo del Comune è di avviare un piano triennale di manutenzioni con uno stanziamento complessivo di un milione e 320mila euro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Oggi la Msc domenica la Marella

Sono due le crociere che arriveranno nel porto di Ancona nel fine settimana per accogliere l'arrivo dell'estate. Oggi alle 10, al terminal crociere, approda Msc Sinfonia in arrivo da Dubrovnik. A bordo, ci saranno più di 2.500 persone fra passeggeri e componenti dell'equipaggio. Domenica torna la Marella Explorer 2 con oltre 1.800 passeggeri. Arriverà alle 8 da Venezia e ripartirà alle 17 per il porto croato di Dubrovnik.

The screenshot shows the 'Ancona' section of the newspaper. The main headline is 'Oggi la Msc domenica la Marella'. Below it, there are three columns of text. The first column discusses the arrival of the Msc Sinfonia cruise ship. The second column is titled 'Migranti senza assistenza l'assessore Capogrossi «Non li lasceremo soli»'. The third column is titled 'Moscioi e verdicchio aperitivo a Portonovo'. To the right of the text is a large advertisement for the 'Giornata Nazionale per la lotta contro leucemie, linfomi e mieloma' on June 21, 2019, featuring a butterfly graphic and the logo of the Italian Leukemia Association (AIFA).



Porto di Ancona: doppia crociera per inizio dell' estate, domani Msc Sinfonia e Domenica Marella Explorer 2

(FERPRESS) -**Ancona**, 20 GIU - Sono due le crociere che arriveranno nel **porto** di **Ancona** nel fine settimana per accogliere l' arrivo dell' estate. Domani (venerdì 21 giugno) alle 10, al terminal crociere, approderà Msc Sinfonia in arrivo da Dubrovnik, in Croazia. La nave di Msc Crociere ripartirà alle 18 per Venezia. La compagnia di navigazione ha aumentato a 28 le toccate nello scalo dorico rispetto alle 20 del 2017. Il numero complessivo di approdi delle crociere è in questa stagione di 46, con una previsione di incremento del numero dei crocieristi di circa +37% rispetto al 2018, con 92.100 passeggeri stimati rispetto agli oltre 67 mila dello scorso anno. Msc Sinfonia sarà ad **Ancona** ogni venerdì fino al 22 novembre. A bordo, ci saranno più di 2.500 persone fra passeggeri e componenti dell' equipaggio. Per i crocieristi, ci sarà a disposizione "Welcome to **Ancona**", il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio delle Marche, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici fra cui Comune di **Ancona**, Regione Marche e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Per tutti loro sarà possibile trascorrere una lunga giornata a contatto diretto con la storia, l' arte, l' architettura, lo shopping, l' enogastronomia, l' ambiente ma soprattutto la bellezza della città di **Ancona** e della regione. Domenica 23 giugno tornerà nel **porto** dorico Marella Explorer 2. Per la nave della compagnia di navigazione inglese Marella Cruises, che ha inaugurato il calendario 2019 delle crociere, sarà la quarta toccata della stagione. Con 900 cabine, oltre 1.800 passeggeri, Marella Explorer 2 arriverà alle 8 da Venezia e ripartirà alle 17 per il **porto** croato di Dubrovnik. Il prossimo approdo di questa nave sarà sabato 6 luglio mentre il 13 luglio sarà ad **Ancona** la "sorella" Marella Celebration. "Le crociere nello scalo sono una realtà che si sta sempre più consolidando, con evidenti segnali di rafforzamento nella presenza delle compagnie e grande interesse da parte dei passeggeri e meraviglia per la bellezza e il fascino di tutto il territorio - afferma **Rodolfo Giampieri**, presidente Autorità di sistema portuale -, una specializzazione del **porto** internazionale di **Ancona** che permette di puntare a nuovi obiettivi di sviluppo economico per creare nuova occupazione e ricchezza diffusa per il territorio".



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Doppia tappa al porto per l' arrivo dell' estate, arrivano le crociere Sinfonia e Marella

«Una specializzazione per raggiungere nuovi obiettivi di sviluppo e di occupazione» ha detto Giampieri

Sono due le crociere che arriveranno nel **porto** di **Ancona** nel fine settimana per accogliere l' arrivo dell' estate. Domani (venerdì 21 giugno) alle 10, al terminal crociere, approderà Msc Sinfonia in arrivo da Dubrovnik, in Croazia. La nave di Msc Crociere ripartirà alle 18 per Venezia. La compagnia di navigazione ha aumentato a 28 le toccate nello scalo dorico rispetto alle 20 del 2017. Il numero complessivo di approdi delle crociere è in questa stagione di 46, con una previsione di incremento del numero dei crocieristi di circa +37% rispetto al 2018, con 92.100 passeggeri stimati rispetto agli oltre 67 mila dello scorso anno. Msc Sinfonia sarà ad **Ancona** ogni venerdì fino al 22 novembre. A bordo, ci saranno più di 2.500 persone fra passeggeri e componenti dell' equipaggio. Per i crocieristi, ci sarà a disposizione " Welcome to **Ancona** ", il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio delle Marche, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici fra cui Comune di **Ancona**, Regione Marche e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Per tutti loro sarà possibile trascorrere una lunga giornata a contatto diretto con la storia, l' arte, l' architettura, lo shopping, l' enogastronomia, l' ambiente ma soprattutto la bellezza della città di **Ancona** e della regione. Domenica 23 giugno tornerà nel **porto** dorico Marella Explorer 2. Per la nave della compagnia di navigazione inglese Marella Cruises, che ha inaugurato il calendario 2019 delle crociere, sarà la quarta toccata della stagione. Con 900 cabine, oltre 1.800 passeggeri, Marella Explorer 2 arriverà alle 8 da Venezia e ripartirà alle 17 per il **porto** croato di Dubrovnik. Il prossimo approdo di questa nave sarà sabato 6 luglio mentre il 13 luglio sarà ad **Ancona** la "sorella" Marella Celebration. «Le crociere nello scalo sono una realtà che si sta sempre più consolidando, con evidenti segnali di rafforzamento nella presenza delle compagnie e grande interesse da parte dei passeggeri e meraviglia per la bellezza e il fascino di tutto il territorio - afferma **Rodolfo Giampieri** , presidente Autorità di sistema portuale -, una specializzazione del **porto** internazionale di **Ancona** che permette di puntare a nuovi obiettivi di sviluppo economico per creare nuova occupazione e ricchezza diffusa per il territorio».

ANCONA venerdì 21 ore 18 facciamo festa!!!

ANCONATODAY Attualità



Attualità

Doppia tappa al porto per l'arrivo dell'estate, arrivano le crociere Sinfonia e Marella

«Una specializzazione per raggiungere nuovi obiettivi di sviluppo e di occupazione» ha detto Giampieri

Audizione
venerdì 20 giugno 2019



5 Più letti di oggi

- 500 crociere, 100000 crocieristi, il mare è il paradiso per la vacanza di giugno
- Impresa in crisi, possibile la vendita delle linee aeree di Msc? Gli analisti prevedono
- Quarta tappa al porto per l'arrivo dell'estate, arrivano le crociere Sinfonia e Marella

unicef

Sono due le crociere che arriveranno nel porto di Ancona nel fine settimana per accogliere l'arrivo dell'estate. Domani (venerdì 21 giugno) alle 10, al terminal crociere, approderà Msc Sinfonia in arrivo da Dubrovnik, in Croazia. La nave di Msc Crociere ripartirà alle 18 per Venezia. La compagnia di navigazione ha aumentato a 28 le toccate nello scalo dorico rispetto alle 20 del 2017. Il numero complessivo di approdi delle crociere è in questa stagione di 46, con una previsione di incremento del numero dei crocieristi di circa +37% rispetto al 2018, con 92.100 passeggeri stimati rispetto agli oltre 67 mila dello scorso anno.

Il vertice Marsilio-Toninelli

Gran Sasso, intesa sul commissario due i nomi in corsa

Figure tecniche di alto profilo sotto esame per l'incarico di messa in sicurezza dell'acquifero, la nomina a breve

LA BONIFICA L' AQUILA Secondo i rumors sono un paio i profili in corso di valutazione. Entrambi tecnici e di comprovata esperienza. A giorni sarà sciolto il nodo della nomina, da parte del Governo, del commissario straordinario per la messa in sicurezza del Gran Sasso. Ieri il vertice romano tra il governatore Marco Marsilio e il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli è servito a gettare le basi di un' intesa che più fonti definiscono vicina. Resta uno strettissimo riserbo sui nominativi, su cui ufficialmente sono in corso le ultime valutazioni. In piedi anche l' ipotesi di nominare sub-commissari. Hanno dato conto degli effetti del vertice sia Marsilio che il Mit: «Ministero e Regione - sottolinea il governatore - stanno affrontando senza indugio il tema della nomina e si sono impegnati a sottoporre al presidente del Consiglio dei ministri il decreto di nomina nei tempi previsti dalla legge di conversione del decreto Sblocca cantieri (15 giorni). Sul nome e sui profili si stanno effettuando le valutazioni nel rispetto del doveroso riserbo». Il Ministero dice che «si va verso l' intesa sulla designazione del commissario straordinario per la messa in sicurezza dell' acquifero del Gran Sasso, previsto dal decreto Sblocca cantieri, dopo il positivo incontro tra il ministro Danilo Toninelli e il presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio». LE RISORSE A giorni sarà insediato un tavolo con Mit, Presidenza del Consiglio, Mef e Regione per la rapida scrittura del decreto di Palazzo Chigi che condurrà alla nomina del commissario. L' operazione messa in sicurezza vale, ad oggi, i 120 milioni stanziati in tre annualità nello Sblocca cantieri, convertito in legge e pubblicato in Gazzetta il 17 giugno scorso. Ad essi si aggiungono i costi per la struttura tecnica e di governance, 700 mila euro subito e 1,4 milioni l' anno per 2020 e 2021. Tutto è nato dall' inchiesta della Procura teramana sul rischio inquinamento della falda, che ha ipotizzato condotte omissive a carico dei tre soggetti del sistema, Strada dei Parchi, Infn e Ruzzo Reti. Un' indagine che ha portato la concessionaria di A24 e A25 ad adottare limitazioni alla circolazione stradale nel traforo del Gran Sasso. Marsilio a margine dell' incontro ha sottoposto al ministro Toninelli anche il tema relativo alle autorità di sistema portuale e alle implicazioni relative alla Zes, ribadendo a voce i quesiti proposti formalmente con lettera scritta in risposta alle sollecitazioni ricevute da un direttore del Ministero. «Il Ministro dice il governatore - ha compreso e condiviso l' opportunità di sciogliere i nodi e i dubbi relativi al trasferimento dei porti abruzzesi sotto l' autorità del porto di Civitavecchia, anche alla luce di una valutazione negativa formalizzata in Parlamento dal Ministro per il Sud e si è impegnato a istituire un tavolo tecnico interministeriale che possa fornire alla Regione Abruzzo ogni elemento utile di valutazione al fine di poter operare la scelta più vantaggiosa per gli interessi del territorio». «Nel frattempo la Regione Abruzzo continuerà a lavorare con i ministeri competenti per arrivare subito dopo l' estate a vedere autorizzata l' istituzione della Zona economica speciale, che è in corso di valutazione», conclude la nota. Stefano Dascoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



TRAFORO GRAN SASSO: PRESTO COMMISSARIO, MARSILIO, "MASSIMO RISERBO SU NOME"

Publicazione: 20 giugno 2019 alle ore 15:24L' AQUILA - A giorni ci sarà la nomina del Commissario straordinario per la messa in sicurezza del Gran Sasso da parte del Governo nazionale. Lo rende noto il presidente della Giunta regionale abruzzese, Marco Marsilio (Fdi), al termine dell' incontro di stamani a Roma con il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, nel quale è stato affrontato il tema della messa in sicurezza dell' acquifero del sistema Gran Sasso. In una nota, Marsilio sottolinea che "Ministero e Regione stanno affrontando senza indugio il tema della nomina e si sono impegnati a sottoporre al presidente del Consiglio dei ministri il decreto di nomina nei tempi previsti dalla Legge di conversione del Decreto Sbloccacantieri (15 giorni)". "Sul nome e sui profili si stanno effettuando le valutazioni nel rispetto del doveroso riserbo". Sulla complessa tematica c' era stato l' annuncio dsi Strada dei Parchi spa, concessionaria delle autostrade A24 e A25, di chiusura del traforo del Gran Sasso per non aggravare la situazione penale legata al processo per inquinamento delle falde acquifere che vede coinvolti Sdp, laboratori del Gran Sasso e Ruzzo Spa, società pubblica di gestione del ciclo idrico integrato. Eventualità evitata con il trasferimento delle responsabilità di messa in sicurezza proprio in capo al commissario straordinario e con lo stanziamento, ancora da effettuare, di circa 170 milioni per i lavori. A margine dell' incontro, il presidente Marsilio - si legge nella nota - ha sottoposto alla ministro Toninelli il tema relativo alle autorità di sistema portuale e alle implicazioni relative alla Zes, ribadendo a voce i quesiti proposti formalmente con lettera scritta in risposta alle sollecitazioni ricevute da un direttore del Ministero. "Il ministro ha compreso e condiviso l' opportunità di sciogliere i nodi e i dubbi relativi al trasferimento dei porti abruzzesi sotto l' autorità del porto di Civitavecchia, anche alla luce di una valutazione negativa formalizzata in Parlamento dal Ministro per il Sud e si è impegnato a istituire un tavolo tecnico interministeriale che possa fornire alla Regione Abruzzo ogni elemento utile di valutazione al fine di poter operare la scelta più vantaggiosa per gli interessi del territorio". "Nel frattempo la regione Abruzzo continuerà a lavorare con i ministeri competenti per arrivare subito dopo l' estate a vedere autorizzata l' istituzione della Zona economica speciale, che è in corso di valutazione", conclude la nota.



sollecitazioni ricevute da un direttore del Ministero. "Il ministro ha compreso e condiviso l' opportunità di sciogliere i nodi e i dubbi relativi al trasferimento dei porti abruzzesi sotto l' autorità del porto di Civitavecchia, anche alla luce di una valutazione negativa formalizzata in Parlamento dal Ministro per il Sud e si è impegnato a istituire un tavolo tecnico interministeriale che possa fornire alla Regione Abruzzo ogni elemento utile di valutazione al fine di poter operare la scelta più vantaggiosa per gli interessi del territorio". "Nel frattempo la regione Abruzzo continuerà a lavorare con i ministeri competenti per arrivare subito dopo l' estate a vedere autorizzata l' istituzione della Zona economica speciale, che è in corso di valutazione", conclude la nota.

Rete 8

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Incontro Marsilio-Toninelli: a giorni il commissario del Gran Sasso

CARMINE PERANTUONO

Publicato da Carmine Perantuono 20/06/2019 Stamani il presidente della Regione Marco Marsilio ha incontrato il ministro Toninelli: a giorni la nomina del Commissario per il Gran Sasso. Tavolo tecnico per la Zes. Il Presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio, ha incontrato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli. Ministero e Regione -si legge in una nota di Marsilio- stanno affrontando senza indugio il tema della nomina del Commissario straordinario per la messa in sicurezza del Gran Sasso e si sono impegnati a sottoporre al Presidente del Consiglio dei Ministri il decreto di nomina nei tempi previsti dalla Legge di conversione del Decreto Sbloccacantieri (15 giorni). Sul nome e sui profili si stanno effettuando le valutazioni nel rispetto del doveroso riserbo. A margine dell' incontro il presidente Marsilio ha sottoposto al ministro Toninelli il tema relativo alle autorità di sistema portuale e alle implicazioni relative alla Zes, ribadendo a voce i quesiti proposti formalmente con lettera scritta in risposta alle sollecitazioni ricevute da un direttore del Ministero. Il Ministro ha compreso e condiviso l' opportunità di sciogliere i nodi e i dubbi relativi al trasferimento dei porti abruzzesi sotto l' autorità del porto di Civitavecchia, anche alla luce di una valutazione negativa formalizzata in Parlamento dal Ministro per il Sud e si è impegnato a istituire un tavolo tecnico interministeriale che possa fornire alla Regione Abruzzo ogni elemento utile di valutazione al fine di poter operare la scelta più vantaggiosa per gli interessi del territorio. Nel frattempo la regione Abruzzo continuerà a lavorare con i ministeri competenti per arrivare subito dopo l' estate a vedere autorizzata l' istituzione della Zona economica speciale, che è in corso di valutazione.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pas: l' Authority convoca un tavolo per arrivare ad un accordo

CIVITAVECCHIA - A seguito della riunione tenutasi venerdì scorso presso la sede dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** e alla quale hanno partecipato - in due incontri separati - l'ersa della Cgil e della Uile, 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 - hanno spiegato da Molo Vespucci - 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. È 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 - hanno concluso - è prevista l' approvazione del bilancio d' esercizio 2018". (20 Giu 2019 - Ore 10:23)



"Leonardo da Vinci: il genio, l' acqua, il mare": domani il convegno a Molo Vespucci

CIVITAVECCHIA -"Leonardo da Vinci, il genio, l' acqua e il mare". È il titolo del convegno in programma domani alle 14.30 a Molo Vespucci organizzato nell' ambito delle manifestazioni programmate sotto l' egida del "Comitato Nazionale per le Celebrazioni dei 500 anni dalla morte di Leonardo da Vinci" istituito per l' occasione dal Mibact. Dopo i saluti istituzionali del presidente dell' autorità portuale, Francesco Di Majo e del comandante del porto Vincenzo Leone introdurranno i lavori gli interventi del Presidente della LNI, Amm. Gemignani, del Presidente dell' URIA arch. Sapia, del Presidente dell' Ordine degli Ingegneri Roma, ing. Capiello, del Presidente dell' Ordine degli Architetti Roma, arch. Mangione e del Direttore del CCA-LNI arch. Valerio. Seguiranno le relazioni del prof. Emerito arch. Francesco P. Fiore, dell' avv. Francesco M. Di Majo, della dott.ssa Palmira Petrocelli, ing. Giorgio Cesari, l' ing. Paolo de Girolamo, l' arch. Luca Ribichini, gli arch. Marco Carpiceci e Fabio Colonnese e l' ing. Paolo Contini. Il dibattito e le conclusioni saranno curati dall' ing. Monica Pasca. Il Presidente dell' Uria, arch. Giancarlo Sapia ha evidenziato che lo scopo di questo Convegno, organizzato in accordo con il CCA-LNI, è quello di gettare un ponte ideale fra l' ingegneria e l' architettura di Leonardo e le nuove generazioni di professionisti che dovranno seguire l' esperienza e l' eclettismo del Genio ed in modo particolare l' osservazione della natura per penetrarne le regole alla base di una corretta progettazione. (20 Giu 2019-Ore18:52)



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Leonardo da Vinci a Civitavecchia: il genio, l'acqua e il mare

Scritto da Redazione

Si svolgerà domani, alle ore 14:30 di venerdì 21 giugno, presso la Sala Convegni dell'Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia un'interessantissima conferenza dal titolo Leonardo da Vinci, il genio, l'acqua e il mare. L'evento è organizzato dal Mibact all'interno delle manifestazioni programmate dal Comitato Nazionale per le Celebrazioni dei 500 anni dalla morte di Leonardo da Vinci. Leonardo da Vinci, artista, scienziato, uomo d'ingegno e talento universale del Rinascimento italiano, non ha certo bisogno di presentazioni! Quello che non tutti sanno è che Leonardo non solo è probabilmente passato per Civitavecchia, ma con le sue idee ha contribuito alla progettazione del Porto Storico: in particolare alcuni suoi disegni hanno fornito lo spunto al Bramante per la fortificazione del Porto. Se siete curiosi di scoprire di più su questa teoria vi invitiamo a leggere questo articolo tratto da La Darsena Romana-Il Porticciolo di Civitavecchia di Roberta Galletta. Leonardo da Vinci, il genio, l'acqua e il mare: programma La giornata inizia con i saluti istituzionali del Presidente dell'AdSP Avv. Francesco Maria Di Majo e del Comandante del Porto C.V. (C.P) Vincenzo Leone, i quali introdurranno i lavori, seguiti dagli interventi del Presidente della LNI, Amm. Gemignani, del Presidente dell'URIA Arch. Sapio, del Presidente dell'Ordine degli Ingegneri Roma, Ing. Cappiello, del Presidente dell'Ordine degli Architetti Roma, Arch. Mangione e del Direttore del CCA-LNI Arch. Valerio. Seguiranno le relazioni del prof. Emerito arch. Francesco P. Fiore, dell'avv. Francesco M. Di Majo, della dott.ssa Palmira Petrocelli, ing. Giorgio Cesari, l'ing. Paolo de Girolamo, l'arch. Luca Ribichini, gli arch. Marco Carpicci e Fabio Colonnese e l'ing. Paolo Contini. Il dibattito e le conclusioni saranno curati dall'ing. Monica Pasca. Il Presidente dell'Uria, arch. Giancarlo Sapio ha evidenziato che lo scopo di questo Convegno, organizzato in accordo con il CCA-LNI, è quello di gettare un ponte ideale fra l'ingegneria e l'architettura di Leonardo e le nuove generazioni di professionisti che dovranno seguire l'esperienza e l'eclettismo del Genio ed in modo particolare l'osservazione della natura per penetrarne le regole alla base di una corretta progettazione. Un appuntamento quindi da non perdere per i tanti ammiratori del grande Genio italiano ed un'importante occasione di confronto ed ispirazione per tutti gli addetti ai lavori, ingegneri ed architetti in primis.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

"Leonardo da Vinci: il genio, l' acqua, il mare": domani il convegno a Molo Vespucci

CIVITAVECCHIA - "Leonardo da Vinci, il genio, l' acqua e il mare". È il titolo del convegno in programma domani alle 14.30 a Molo Vespucci organizzato nell' ambito delle manifestazioni programmate sotto l' egida del "Comitato Nazionale per le Celebrazioni dei 500 anni dalla morte di Leonardo da Vinci" istituito per l' occasione dal Mibact. Dopo i saluti istituzionali del presidente dell' autorità portuale, Francesco Di Majo e del comandante del porto Vincenzo Leone introdurranno i lavori gli interventi del Presidente della LNI, Amm. Gemignani, del Presidente dell' URIA arch. Sapio, del Presidente dell' Ordine degli Ingegneri Roma, ing. Capiello, del Presidente dell' Ordine degli Architetti Roma, arch. Mangione e del Direttore del CCA-LNI arch. Valerio. Seguiranno le relazioni del prof. Emerito arch. Francesco P. Fiore, dell' avv. Francesco M. Di Majo, della dott.ssa Palmira Petrocelli, ing. Giorgio Cesari, l' ing. Paolo de Girolamo, l' arch. Luca Ribichini, gli arch. Marco Carpiceci e Fabio Colonnese e l' ing. Paolo Contini. Il dibattito e le conclusioni saranno curati dall' ing. Monica Pasca. Il Presidente dell' Uria, arch. Giancarlo Sapio ha evidenziato che lo scopo di questo Convegno, organizzato in accordo con il CCA-LNI, è quello di gettare un ponte ideale fra l' ingegneria e l' architettura di Leonardo e le nuove generazioni di professionisti che dovranno seguire l' esperienza e l' eclettismo del Genio ed in modo particolare l' osservazione della natura per penetrarne le regole alla base di una corretta progettazione. (20 Giu 2019 - Ore 18:52)



Rendere più appetibili le Zes Sinergia Regione-Authority

In IV Commissione analizzati stato dell' arte e iter amministrativo

La Zes Jonica è più avanti di quella Adriatica. Le differenze tra le due opportunità di attrarre cospicui investimenti nella regione si fermano qui. In comune, però, hanno da mettere a punto la macchina amministrativa e devono dotarsi di ulteriori strumenti per risultare più appetibili agli occhi degli investitori. Il quadro è emerso dalle audizioni richieste dal presidente della IV Commissione, Donato Pentassuglia, dell' assessore allo sviluppo economico, Mino Borraccino e dei soggetti attuatori, le Autorità portuali Adriatica e Jonica. Si parte dallo stato dell' arte. Zes interregionale Jonica (è in sinergia con la Basilicata) è già approvata, con l' avviso pubblico per l' assegnazione degli 88,5 ettari ancora disponibili in corso di approvazione. Più incerti i tempi per la Zes interregionale adriatica (in questo caso la sinergia è con la Regione Molise). La Regione Puglia ha espletato l' iter burocratico di competenza ed inviato sin dallo scorso 20 maggio l' intera documentazione ai ministeri competenti. L' assessore Borraccino ha precisato che si sta riflettendo sulla opportunità di attendere anche la conclusione delle procedure della Zes Adriatica, 261 ettari di superficie da assegnare, per pubblicare contestualmente i bandi. Da parte della struttura tecnica dell' assessorato allo sviluppo sono state dettagliate tutte le informazioni utili a inquadrare la questione che offrirà per i prossimi anni alla Puglia una interessante occasione per attrarre investimenti in misura maggiore da parte dei grandi investitori istituzionali esteri, piuttosto che da imprese locali già insediate. Requisito imprescindibile per ospitare le Zes, è stato sottolineato, è la dotazione infrastrutturale e logistica esistente ed il possesso dei requisiti di ammissibilità in quanto l' area dovrà configurarsi come porto, area retro portuale, anche di carattere produttivo ed aeroportuale, piattaforma logistica o interporto e non potrà includere aree residenziali. Interventi e dibattiti hanno fatto emergere la necessità di individuare alcuni strumenti che possono rivelarsi determinanti a sancire il successo delle Zes. Tra questi il kit localizzativo, contenente le agevolazioni che i singoli comuni offriranno alle imprese interessate ad insediarsi; altrettanto determinante è ritenuta la definizione della tempistica degli iter burocratici da espletare, a partire dalle autorizzazioni urbanistiche. Altro tema è quello che riguarda la premialità per gli imprenditori già operanti su un determinato territorio e che attraverso le amministrazioni comunali chiedono l' inserimento della area interessata nella Zes. Per quanto riguarda le criticità da superare, anche per via legislativa, quella più preoccupante deriva dal mancato recepimento a livello regionale delle semplificazioni già operanti in ambito nazionale. L' esigenza ed allo stesso tempo la necessità di fornire informazioni rapide e puntuali a tutti gli interlocutori del territorio è stata recepita e confermata dall' assessore Borraccino, mentre la struttura tecnica assessorile ha ribadito quanto il sistema delle imprese abbia a cuore più che gli incentivi, la definizione di tempi certi per programmare l' attività a regime. Ed è a questo punto che il testimone passa nelle mani dei comuni i quali, dal più piccolo al più grande, devono investire in termini di risorse umane affinché le Zone economiche speciali diventino operative e dispieghino i loro effetti economici sul territorio. In attesa che la Zes interregionale adriatica giunga ad approvazione, l' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale, soggetto attuatore della misura, prosegue nell' azione di promozione.

LO SVILUPPO

Rendere più appetibili le Zes Sinergia Regione-Authority

In IV Commissione analizzati stato dell' arte e iter amministrativo

La Zes Jonica è più avanti di quella Adriatica. Le differenze tra le due opportunità di attrarre cospicui investimenti nella regione si fermano qui. In comune, però, hanno da mettere a punto la macchina amministrativa e devono dotarsi di ulteriori strumenti per risultare più appetibili agli occhi degli investitori. Il quadro è emerso dalle audizioni richieste dal presidente della IV Commissione, Donato Pentassuglia, dell' assessore allo sviluppo economico, Mino Borraccino e dei soggetti attuatori, le Autorità portuali Adriatica e Jonica. Si parte dallo stato dell' arte. Zes interregionale Jonica (è in sinergia con la Basilicata) è già approvata, con l' avviso pubblico per l' assegnazione degli 88,5 ettari ancora disponibili in corso di approvazione. Più incerti i tempi per la Zes interregionale adriatica (in questo caso la sinergia è con la Regione Molise). La Regione Puglia ha espletato l' iter burocratico di competenza ed inviato sin dallo scorso 20 maggio l' intera documentazione ai ministeri competenti. L' assessore Borraccino ha precisato che si sta riflettendo sulla opportunità di attendere anche la conclusione delle procedure della Zes Adriatica, 261 ettari di superficie da assegnare, per pubblicare contestualmente i bandi. Da parte della struttura tecnica dell' assessorato allo sviluppo sono state dettagliate tutte le informazioni utili a inquadrare la questione che offrirà per i prossimi anni alla Puglia una interessante occasione per attrarre investimenti in misura maggiore da parte dei grandi investitori istituzionali esteri, piuttosto che da imprese locali già insediate. Requisito imprescindibile per ospitare le Zes, è stato sottolineato, è la dotazione infrastrutturale e logistica esistente ed il possesso dei requisiti di ammissibilità in quanto l' area dovrà configurarsi come porto, area retro portuale, anche di carattere produttivo ed aeroportuale, piattaforma logistica o interporto e non potrà includere aree residenziali. Interventi e dibattiti hanno fatto emergere la necessità di individuare alcuni strumenti che possono rivelarsi determinanti a sancire il successo delle Zes. Tra questi il kit localizzativo, contenente le agevolazioni che i singoli comuni offriranno alle imprese interessate ad insediarsi; altrettanto determinante è ritenuta la definizione della tempistica degli iter burocratici da espletare, a partire dalle autorizzazioni urbanistiche. Altro tema è quello che riguarda la premialità per gli imprenditori già operanti su un determinato territorio e che attraverso le amministrazioni comunali chiedono l' inserimento della area interessata nella Zes. Per quanto riguarda le criticità da superare, anche per via legislativa, quella più preoccupante deriva dal mancato recepimento a livello regionale delle semplificazioni già operanti in ambito nazionale. L' esigenza ed allo stesso tempo la necessità di fornire informazioni rapide e puntuali a tutti gli interlocutori del territorio è stata recepita e confermata dall' assessore Borraccino, mentre la struttura tecnica assessorile ha ribadito quanto il sistema delle imprese abbia a cuore più che gli incentivi, la definizione di tempi certi per programmare l' attività a regime. Ed è a questo punto che il testimone passa nelle mani dei comuni i quali, dal più piccolo al più grande, devono investire in termini di risorse umane affinché le Zone economiche speciali diventino operative e dispieghino i loro effetti economici sul territorio. In attesa che la Zes interregionale adriatica giunga ad approvazione, l' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale, soggetto attuatore della misura, prosegue nell' azione di promozione.

La arca Adriatica a jonica

Gli incontri Confinere e Cisa

Strage di Viareggio Sei anni in appello all'ex manager Tap

LEBOLE GIOIELLI

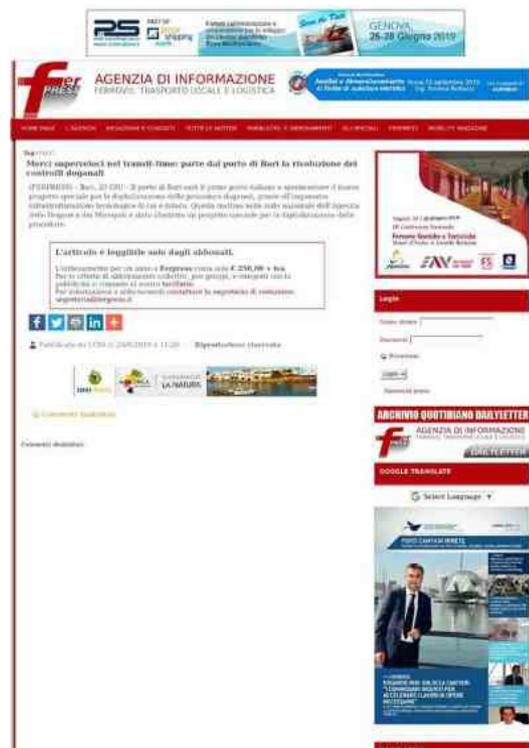
Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Bari

Il presidente **Ugo Patroni Griffi** ha comunicato che il 25 settembre sarà a Bari una delegazione di investitori istituzionali degli Emirati Arabi Uniti, mentre ad ottobre l' Autorità presenterà la Zes Adriatica a Pechino ad una platea di 1800 imprenditori cinesi. Così l' assessore Borraccino: «Stiamo lavorando, d' intesa con i Ministeri, per individuare i livelli della defiscalizzazione delle aziende che vorranno investire nelle zone perimetrare Zes come ad esempio attraverso il credito d' imposta per le medie e per le grandi imprese, che pensiamo possano essere le più probabili destinatarie delle zone economiche speciali. Stiamo potenziando gli uffici di supporto per le Zes, vere e proprie Task Force per rafforzare ancora di più il già saldo rapporto che c' è tra la Regione, Assessorato allo sviluppo economico, e le Autorità di sistema portuale pugliesi».

Merci superveloci nel transit-time: parte dal porto di Bari la rivoluzione dei controlli doganali

(FERPRESS) - Bari, 20 GIU - Il porto di Bari sarà il primo porto italiano a sperimentare il nuovo progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali, grazie all'imponente infrastrutturazione tecnologica di cui è dotato. Questa mattina nella sede nazionale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli è stato illustrato un progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure. Un modello da estendere su scala nazionale che ridurrà grazie ai fast corridors, al preclearing, alla dematerializzazione, alla internet of the things e alla tecnologia 5 G e all'intelligenza artificiale il transit time delle merci. Il progetto è stato predisposto dall'Agenzia delle Dogane e prevede la collaborazione di tutti gli stakeholders coinvolti nel ciclo portuale. Bari, quindi, come assunto come esempio di best practice per via dei risultati eccellenti riscontrati dal progetto pilota sviluppato nell'ambito del Programma operativo nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 che, nell'ottica delle tecnologie 4.0 (Internet of things - IoT, Blockchain, Intelligenza artificiale, ecc.), prevede la completa digitalizzazione delle procedure di imbarco e sbarco, ingresso e uscita dai nodi portuali (Gate automation), del controllo sul processo logistico di stoccaggio e controllo merci e del pagamento delle tasse di ancoraggio e di quelle portuali. Nel corso dell'incontro, il direttore del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica dell'AdSP MAM, Mario Mega, ha illustrato come la tecnologia stia agevolando sensibilmente il lavoro nel porto di Bari, velocizzando gli adempimenti, ottimizzando il ciclo portuale, aumentando la sicurezza e la capacità di controllo da parte delle Forze dell'Ordine e della Dogana. "Ritenendo fondamentale investire nella tecnologia - commenta il presidente dell'Ente Ugo Patroni Griffi - già nel 2018 avevamo portato l'alta velocità nel porto di Bari, che ci consente un più approfondito monitoraggio ambientale, maggiore efficacia nel public safety, miglioramento nelle performances di attrazione turistica, nonché maggiore precisione nei controlli di security. Inoltre, le già avanzate dotazioni tecnologiche, soprattutto nel campo della security, di cui dispongono i 5 porti del sistema, sono state recentemente implementate dal progetto ISMAEL (Integrated System for the Assessment of Environmental impacts in transport Logistics). Si tratta di un software innovativo che consente di effettuare analisi predittive sul livello di emissioni globale nelle aree in esame, consentendo agli attori principali, attraverso l'utilizzo di un DSS (Decision Support System), "l'Internet of Things" e i "big data," la programmazione efficace della movimentazione delle merci, la prevenzione dei rischi derivanti dalla congestione del traffico, la riduzione complessiva dell'impatto ambientale rinveniente dalle attività (es. carbon footprint, polveri, radiazioni, ecc). abbiamo messo a disposizione dell'Agenzia delle Dogane e di tutti i principali attori di questo progetto il nostro know-how al fine di efficientare sensibilmente il transit time delle merci nei porti e negli snodi logistici." Il progetto speciale a livello nazionale sarà condotto in raccordo con l'Agenzia per l'Italia Digitale nell'ambito delle strategie nazionali per la trasformazione digitale del settore pubblico e del Paese, previste nel Piano Triennale per l'informatica 2019-2021, e si articolerà in più fasi. La prima fase riguarderà la definizione del modello generalizzato di interoperabilità per lo scambio dati tra i sistemi doganali e portuali sulla base del sistema in realizzazione a Bari.



Brindisi Report

Brindisi

Via del Mare chiusa al traffico dal 21 giugno al 5 luglio

Divieto di transito nella fascia oraria che va dalle 7 alle 15 per consentire ad Acquedotto pugliese di terminare i lavori

BRINDISI - Chiusura al traffico temporanea di via del Mare, a Brindisi: il divieto di transito entrerà in vigore da domani e resterà valido sino al prossimo 5 luglio, nella fascia oraria che va dalle 7 alle 15, per consentire alla società Acquedotto pugliese di terminare i lavori in corso. "Ai veicoli in transito su via Spalato è vietato percorrere la bretella che immette su via del Mare con obbligo di proseguire sulla direttrice che immette su via Provinciale per Lecce", si legge nell'ordinanza del Comune. "I veicoli in transito su via Provinciale per Lecce in direzione via del Mare, avranno l'obbligo di proseguire sulla direttrice di marcia in direzione via Porta Lecce. I veicoli in transito su via Bastioni San Giacomo in direzione via del Mare, giunti all'intersezione di via Porta Lecce, potranno svoltare a sinistra sulla direttrice di marcia di via Porta Lecce e a destra in direzione via Provinciale per Lecce; i veicoli in transito su piazza Vittorio Emanuele II in direzione corso Garibaldi avranno l'obbligo di svoltare a sinistra; i veicoli in transito su corso Garibaldi, giunti all'intersezione con via del Mare, avranno l'obbligo di proseguire su quella direttrice; i veicoli in transito su via Lata in direzione via Fratti e via del Mare, giunti all'intersezione di via Fratti, avranno l'obbligo di proseguire sulla direttrice di marcia in direzione via Mattonell". Inoltre il 24 giugno, in occasione della festa della Guardia di Finanza, dalle 18 alle 23, su lungomare Regina Margherita, sarà in vigore il divieto di transito a tutti i veicoli, ad esclusione di quelli autorizzati e, sempre dalle 18 alle 23, su piazza Vittorio Emanuele II e su via Regina Margherita, nel tratto stradale compreso tra la sede dell' **Autorità** di **sistema portuale** e il varco Ztl, il divieto di transito e sosta a tutti i veicoli su entrambi i lati con rimozione di quelli trovati in sosta vietata.

BRINDISIREPORT Cronaca

Via del Mare chiusa al traffico dal 21 giugno al 5 luglio

Divieto di transito nella fascia oraria che va dalle 7 alle 15 per consentire ad Acquedotto pugliese di terminare i lavori

REPORT

BRINDISI - Chiusura al traffico temporanea di via del Mare, a Brindisi: il divieto di transito entrerà in vigore da domani e resterà valido sino al prossimo 5 luglio, nella fascia oraria che va dalle 7 alle 15, per consentire alla società Acquedotto pugliese di terminare i lavori in corso.

"Ai veicoli in transito su via Spalato è vietato percorrere la bretella che immette su via del Mare con obbligo di proseguire sulla direttrice che immette su via Provinciale per Lecce", si legge nell'ordinanza del Comune. "I veicoli in transito su via Provinciale per Lecce in direzione via del Mare, avranno l'obbligo di proseguire sulla direttrice di marcia in direzione via Porta Lecce. I veicoli in transito su via Bastioni San Giacomo in direzione via del Mare, giunti all'intersezione di via Porta Lecce, potranno svoltare a sinistra sulla direttrice di marcia di via Porta Lecce e a destra in direzione via Provinciale per Lecce; i veicoli in transito su piazza Vittorio Emanuele II in direzione corso Garibaldi avranno l'obbligo di svoltare a sinistra; i veicoli in transito su corso Garibaldi, giunti all'intersezione con via del Mare, avranno l'obbligo di proseguire su quella direttrice; i veicoli in transito su via Lata in direzione via Fratti e via del Mare, giunti all'intersezione di via Fratti, avranno l'obbligo di proseguire sulla direttrice di marcia in direzione via Mattonell". Inoltre il 24 giugno, in occasione della festa della Guardia di Finanza, dalle 18 alle 23, su lungomare Regina Margherita, sarà in vigore il divieto di transito a tutti i veicoli, ad esclusione di quelli autorizzati e, sempre dalle 18 alle 23, su piazza Vittorio Emanuele II e su via Regina Margherita, nel tratto stradale compreso tra la sede dell' **Autorità** di **sistema portuale** e il varco Ztl, il divieto di transito e sosta a tutti i veicoli su entrambi i lati con rimozione di quelli trovati in sosta vietata.

unicef

Brindisi Report

Brindisi

Porto: "Occorrono con urgenza progettualità e piani di fattibilità"

Adriano Guadalupi, presidente del Propeller Club: "Il porto di Brindisi non ha bisogno di interventi sociali ma di fatti concreti"

Riceviamo e pubblichiamo un intervento del Propeller club di **Brindisi**, Adriano Guadalupi, sulla situazione del **porto**. Dopo l'intervento del comandante della capitaneria di **porto** di **Brindisi**, capitano di vascello Giovanni Canu, il Propeller Club di **Brindisi** lancia un appello ad enti locali, associazioni di categoria, al mondo imprenditoriale e del lavoro portuale per fare fronte comune, abbandonando le sterili polemiche di quest'ultimi mesi. Il **porto** di **Brindisi** non ha bisogno di interventi sociali, propagandistici e autoreferenziali, ma di fatti concreti come è stato affermato nell'ultimo convegno del Propeller brindisino, alla presenza del sindaco, del presidente AdSpMam e del presidente nazionale Propeller Umberto Masucci. Si ripropone ancora una volta una particolare "massa critica" di consensi condivisi che consenta al **porto** di **Brindisi** di attuare quelle scelte indispensabili che permettano di riprendere quelle posizioni di traffico di merci e di navi che gli competono all'interno del sistema portuale italiano e, non da meno, di proporsi come "Porta d'Oriente" da e per l'Europa. Il **porto** di **Brindisi** è stato sempre considerato un **porto** polifunzionale. Quest'appello è stato deliberato dal direttivo Propeller, dopo le ultime valutazioni di stampa del comandante Canu, e giusto per continuare a garantire i posti di lavoro con/sul/per il **porto** e delle loro famiglie. Giustamente, il comandante Canu afferma che "il **porto** è in recessione, e non ci permettono di lavorare al suo sviluppo. I progetti si sono arenati in certi uffici, progetti fondamentali anche per la sicurezza". E a **Brindisi** si discute se la nave da crociera Msc entrerà nel **porto** interno o meno e quanti nodi di vento ci vogliono. Dopo l'evento occorso a Msc Opera nella laguna di Venezia, era prevedibile il comunicato della compagnia che dispone il divieto d'ormeggio all'interno del **porto** di **Brindisi** per l'intera stagione. Stante la situazione attuale, dobbiamo necessariamente adeguarci: l'importante è che le navi, passeggeri e non, possano scalare il **porto** di **Brindisi**, poiché si tramuta in economia locale e quindi lavoro per tutti. Ed in particolare per i passeggeri che gli venga garantito un trattamento dignitoso. **Brindisi** è aperta a qualsiasi tipologia di traffico che possa garantire uno sviluppo al nostro **porto** sotto ogni punto di vista, economico, culturale, sociale e, perché no, anche ambientale. Occorre urgentemente progettualità e piani di fattibilità che allo stato attuale non si vedono discussi su nessun "tavolo" comunale, provinciale e/o ministeriale. Ancora una volta noi del Propeller desideriamo lo sviluppo del nostro **porto** ed auspichiamo che almeno il necessario sia realizzato perché non è possibile che un progetto come il pontile di briccole debba passare per una "conferenza di servizi" a Settembre dell'anno 2019forse!

BRINDISIREPORT Economia

Porto: "Occorrono con urgenza progettualità e piani di fattibilità"

Adriano Guadalupi, presidente del Propeller Club: "Il porto di Brindisi non ha bisogno di interventi sociali ma di fatti concreti"

Andalonia
20 giugno 2019

REPORT

Riceviamo e pubblichiamo un intervento del Propeller club di Brindisi, Adriano Guadalupi, sulla situazione del porto.

Dopo l'intervento del comandante della capitaneria di porto di Brindisi, capitano di vascello Giovanni Canu, il Propeller Club di Brindisi lancia un appello ad enti locali, associazioni di categoria, al mondo imprenditoriale e del lavoro portuale per fare fronte comune, abbandonando le sterili polemiche di quest'ultimi mesi.

Il porto di Brindisi non ha bisogno di interventi sociali, propagandistici e autoreferenziali, ma di fatti concreti come è stato affermato nell'ultimo convegno del Propeller brindisino, alla presenza del sindaco, del presidente AdSpMam e del presidente nazionale Propeller Umberto Masucci. Si ripropone

unicef

I più letti di oggi

- Abbandonando dal cantiere, il Msc non abbandona il Comune di Brindisi
- Arca ha perso potenzialità al tempo di Brindisi se lo dimentica
- Torcedo imprenditoriale, Brindisi si muove verso un progetto di sviluppo
- Porto: "Occorrono con urgenza progettualità e piani di fattibilità"

Il Nautilus

Brindisi

Propeller Club di Brindisi: Il porto di Brindisi ha bisogno di fatti concreti

Brindisi-Dopo l'intervento del Comandante della Capitaneria di **Porto di Brindisi**, Cap. Vasc. Giovanni Canu, il Propeller Club di **Brindisi** lancia un appello ad Enti locali, associazioni di categoria, al mondo imprenditoriale e del lavoro portuale per fare fronte comune, abbandonando le sterili polemiche di quest' ultimi mesi. Il **porto di Brindisi** non ha bisogno di interventi sociali, propagandistici e autoreferenziali, ma di fatti concreti come è stato affermato nell' ultimo convegno del Propeller brindisino, alla presenza del Sindaco, del presidente AdSPMAM e del presidente nazionale Propeller Umberto Masucci. Si ripropone ancora una volta una particolare 'massa critica' di consensi condivisi che consenta al **porto di Brindisi** di attuare quelle scelte indispensabili che permettano di riprendere quelle posizioni di traffico di merci e di navi che gli competono all' interno del sistema portuale italiano e, non da meno, di proporsi come 'Porta d' Oriente' da e per l' Europa. Il **Porto di Brindisi** è stato sempre considerato un **porto** polifunzionale. Quest' appello è stato deliberato dal Direttivo Propeller, dopo le ultime valutazioni di stampa del Comandante Canu, e giusto per continuare a garantire i posti di lavoro con/sul/per il **porto** e delle loro famiglie. Giustamente, il Comandante Canu afferma che **'il porto** è in recessione, e non ci permettono di lavorare al suo sviluppo. I progetti si sono arenati in certi uffici, progetti fondamentali anche per la sicurezza". E a **Brindisi** si discute se la nave da crociera MSC entrerà nel **porto** interno o meno e quanti nodi di vento ci vogliono. Dopo l' evento occorso a MSC Opera nella laguna di Venezia, era prevedibile il comunicato della compagnia che dispone il divieto d' ormeggio all' interno del **porto di Brindisi** per l' intera stagione. Stante la situazione attuale, dobbiamo necessariamente adeguarci: l' importante è che le navi, passeggeri e non, possano scalare il **porto di Brindisi**, poiché si tramuta in economia locale e quindi lavoro per tutti. Ed in particolare per i passeggeri che gli venga garantito un trattamento dignitoso. **Brindisi** è aperta a qualsiasi tipologia di traffico che possa garantire uno sviluppo al nostro **porto** sotto ogni punto di vista, economico, culturale, sociale e, perché no, anche ambientale. Occorre urgentemente progettualità e piani di fattibilità che allo stato attuale non si vedono discussi su nessun 'tavolo' comunale, provinciale e/o ministeriale. Ancora una volta noi del Propeller desideriamo lo sviluppo del nostro **porto** ed auspichiamo che almeno il necessario sia realizzato perché non è possibile che un progetto come il pontile di lavoro debba passare per una 'conferenza di servizi' a Settembre dell' anno 2019forse! Il Presidente Adriano Guadalupi



Porto di Brindisi: completamento delle infrastrutture di Security

L'intervento è orientato alla sicurezza prevista per gli scali marittimi

Redazione

BRINDISI I lavori di completamento delle infrastrutture di Security nel Porto di Brindisi sono rendicontati a valere sul P. O. R. Puglia Fesr-Fse 2014-2020, Fondo Fesr, Asse prioritario VII, Azione 7.4 Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale contribuendo al perseguimento dell'obiettivo specifico 7. d Aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale del citato programma operativo. L'intervento è orientato esclusivamente al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza previsti per gli scali marittimi. In particolare il progetto si inquadra nel complessivo intervento di adeguamento alle normative di settore previste in materia di Security, con la finalità di adeguare l'intera area portuale ai requisiti previsti dalla normativa vigente mediante l'installazione di una recinzione di idonea altezza e robustezza e di dispositivi di videosorveglianza, gestione accessi e antincendio.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it' with social media icons and a search bar. Below the navigation, the article title 'Porto di Brindisi: completamento delle infrastrutture di Security' is prominently displayed. A sub-headline reads 'L'intervento è orientato alla sicurezza prevista per gli scali marittimi'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right of the article, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, each with a small thumbnail image and a headline. At the bottom of the page, there is a footer with contact information: 'ABBONAMENTI CORRISPONDENTI: AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL - P.O. R. PUGLIA FESR-FSE 2014-2020 - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO'.

IL CONTRATTO DI SVILUPPO L' ORDINE DEL GIORNO

Lunedì in Prefettura nuovo tavolo sul Cis

Contratto istituzionale di sviluppo per l' area di Taranto, ecco l' ordine del giorno. L' appuntamento è, come ormai noto, per lunedì prossimo, 24 giugno, a partire dalle ore 11, nella sede della Prefettura di Taranto. Al primo punto dei lavori della riunione ci sono «le iniziative intraprese all' esito delle decisioni stabilite - si riporta testualmente - dal Tavolo istituzionale permanente del 24 aprile. A seguire, è previsto il resoconto sull' attività svolta nell' ambito del Nucleo tecnico. In particolare, verranno illustrate le principali deliberazioni relative ai tre gruppi di lavoro istituiti («Taranto nuova», «Taranto attrattiva», «Taranto sana, sicura e sociale»). Verrà, inoltre, fatto il punto sullo stato di avanzamento dello stesso Contratto istituzionale di sviluppo e sullo stato di attuazione delle attività poste in essere dalla gestione commissariale dell' Ilva in Amministrazione straordinaria (As). E, infine, ci sarà la relazione annuale del Responsabile unico del contratto sull' avanzamento del Cis da presentare al Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe). Al confronto in Prefettura, presieduto dal viceministro e ministro dello Sviluppo economico e Lavoro, Luigi Di Maio, parteciperanno i rappresentanti del: ministero dell' Ambiente; Beni culturali; Infrastrutture e Trasporti; ministero del Sud, i funzionari del dicastero della Pubblica istruzione; dell' Agricoltura e della Difesa. Inoltre, ci saranno: i commissari dell' Ilva in As, il presidente della Regione Puglia; il presidente della Camera di commercio di Taranto, il presidente della Provincia, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**; il commissario governativo per le bonifiche, Vera Corbelli, i rappresentanti dei comuni di Taranto, Statte, Massafra, Crispiano e quelli di Invitalia.



Autorità portuale, in cinque rischiano il processo

Antonio Morello Crotona Viaggia spedito verso l'udienza preliminare il procedimento penale scaturito dall'inchiesta su un presunto giro di autorizzazioni, non sempre dovute, che l'**Autorità portuale** di Gioia Tauro avrebbe concesso ad alcune imprese del comparto marittimo per consentire loro di operare nel porto commerciale di Crotona. La Procura di Crotona ha depositato nella cancelleria del gup la richiesta di rinvio a giudizio per cinque persone, tra attuali ed ex dirigenti dell'ente **portuale**, accusate a vario titolo di abuso d'ufficio e falso. Dalle carte dell'inchiesta - coordinata dal sostituto procuratore Pasquale Festa (dopo essere stata avviata dal pm Gaetano Bono per poi passare nelle mani del collega Alfredo Manca, entrambi oggi in servizio in altre Procure) e condotta dai militari della Gruppo della Guardia di Finanza - emergerebbe come alcune società avrebbero usufruito, senza averne i requisiti, di autorizzazioni, di servizi **portuali** e di rinnovi non concedibili. In pratica, secondo i finanziari, determinate imprese sarebbero state avvantaggiate rispetto ad altre dai funzionari dell'**Autorità portuale** con omissioni di controlli e con parziali o mancati pagamenti dei canoni. Le indagini sono iniziate in seguito ad un esposto presentato da Massimiliano Arcuri, titolare della "Recycling", una delle imprese che, secondo gli inquirenti, sarebbe stata penalizzata da questo ipotizzato sistema di favori. I fatti contestati agli indagati si riferiscono al periodo compreso tra il 2013 ed il 2016. Ma non solo. Diverse anomalie, sempre in tema di autorizzazioni concesse con troppa facilità, sarebbero venute alla luce anche nelle attività svolte nello scalo marittimo di Corigliano-Rossano. La Procura ha quindi chiesto il giudizio per Luigi Errante, di Reggio Calabria, già dirigente dell'area periferica di Crotona dell'**Autorità portuale** e successivamente quadro area di presidenza con qualifica Psfo (Port facility security officer); Saverio Spadafora, di Cirò Marina, segretario generale dell'area tecnica dell'ente; Pasquale Faraone, di Palmi (Reggio Calabria), dirigente dell'area amministrativa; Antonio Rizzuto, di Rende (Cosenza), funzionario del settore demanio; infine, per Salvatore Silvestri, di Palmi, ex segretario generale. Riscontrate anomalie pure negli interventi a Corigliano-Rossano.



Porto Canale, è battaglia sui licenziamenti

Sit in dei sindacati: li rispediamo al mittente. L' assessora Zedda: interrompere subito la procedura

CAGLIARI I lavoratori portuali di Cagliari scendono in piazza per «rispedire al mittente» i primi avvisi di licenziamento collettivo comunicati da Cict. Ieri davanti al palazzo del Consiglio regionale si sono riuniti un centinaio dei 210 dipendenti della società del gruppo Contship che si occupa del traffico container al porto canale di Cagliari e che nei giorni scorsi aveva annunciato l' addio al capoluogo. Con loro i rappresentanti sindacali che hanno organizzato il sit-in. «Sinora Contship ha fatto solo utili, ben 21 milioni, chiudendo in passivo solo il bilancio del 2018: o si impegna a portare contenitori o a trovare soluzioni alternative che non mettano a rischio i dipendenti - dichiarato il segretario regionale di Uil Trasporti William Zonca - chiediamo anche che la vertenza sia portata al tavolo ministeriale, subito al Mise e al ministero dei Trasporti e rifiutiamo categoricamente che sui lavoratori venga scaricata la crisi di Contship». Il segretario regionale della Fit-Cisl, Corrado Pani, annuncia che «stiamo cercando di interloquire con il presidente della Regione Christian Solinas, vorremmo che si assumesse la responsabilità di 210 persone promuovendo l' incontro al ministero». «Siamo qui per il rilancio del porto industriale - aggiunge Massimiliana Tocco della Cgil - nel frattempo si è avviata la procedura di licenziamento per i 210 lavoratori Conship che si concluderà verosimilmente in due mesi: noi ora chiediamo una serie di incontri con l' azienda per trovare misure alternative». «Interrompere la procedura di licenziamento e impostare un nuovo programma di sviluppo». Questo, secondo l' assessora Alessandra Zedda, l' obiettivo principale del tavolo in programma al Mit il 26 sulla vertenza del Porto canale di Cagliari. La titolare del Lavoro lo ha dichiarato in occasione del vertice tra capigruppo e sindacati che si è tenuto dopo il sit-in di protesta contro l' avvio della procedura di licenziamento per i 210 dipendenti di Cict-Conship. Per raggiungere questi risultati, ha spiegato Zedda, «è importante il livello del tavolo di confronto: abbiamo già chiesto che il Governo sia rappresentato almeno dai sottosegretari competenti e che alla riunione possano partecipare anche i sindacati». «Assicuro massimo impegno e sostegno mio e del gruppo parlamentare Fdiper trovare una soluzione positiva alla vertenza drammatica dei lavoratori del Porto canale in vista dell' Incontro al Mise», dichiara il deputato di Fdi, Salvatore Deidda, firmatario di un' interpellanza. Sulla vertenza interviene anche la deputata del Pd, Romina Mura: «La conferma del licenziamento dei 210 lavoratori da parte della Cict è un dramma per le famiglie degli stessi oltre che una sconfitta per tutte le forze politiche. Condivido l' idea del tavolo interistituzionale per definire un' agenda delle priorità rispetto alla questione Porto canale».

L'analisi

Porto canale, crisi grave

Carlo Figari

Il mare rappresenta per i Paesi dell'Unione europea un' enorme fonte di ricchezza e la principale via di comunicazione per le merci: il 50 per cento dei beni di consumo entra in territorio comunitario con le navi e il 45 per cento dell' export esce attraverso il commercio marittimo. Altrettanto rilevanti sono gli scambi via mare all' interno dell' Ue, attorno al 35 per cento del movimento totale. Le attività economiche legate al mare creano un valore aggiunto lordo di quasi 500 miliardi di euro e producono 5,4 milioni di posti di lavoro in Europa. L' Italia per la sua posizione strategica nel Mediterraneo e per lo sviluppo costiero ha una vocazione marittima millenaria, tanto da essere sempre stata al centro di tutte le rotte del Mare Nostrum e come "hub" per i traffici verso l' Atlantico. Importa via mare quasi l' 85 per cento del fabbisogno di materie prime ed esporta il 55 per cento dei prodotti finiti. Il mare non solo come via di comunicazione per gli scambi commerciali, ma come fonte di ricchezza per prodotti ittici, approvvigionamento energetico, industria cantieristica e turismo. Qualsiasi politica europea e nazionale, dunque, non può prescindere da una governance che riguardi il sistema marittimo nel suo complesso, dai commerci ai trasporti passando per le attività economiche in qualsiasi modo legate al mare. Non ultime le politiche per la difesa navale e la sicurezza delle coste con l' emergenza continua dei flussi di migranti provenienti dal Nord Africa. (...) SEGUE A PAGINA 13.

Carlo Figari



segue dalla prima

Al porto canale una crisi grave

(...) S e è vero quanto sopra accennato, e cioè che attorno al mare si sviluppa gran parte della vita economica dei Paesi comunitari, la Sardegna per la sua posizione geografica dovrebbe ricoprire un ruolo fondamentale in una visione strategica delle vie marittime. Il fatto di essere una grande isola con scali ottimali per ogni genere di attività legate al commercio e ai trasporti da e per l' Ue, sino ad oggi non ha dato risultati apprezzabili. Le vicende del **porto canale di Cagliari** sono emblematiche. L' attuale grave crisi non fa che riproporre un problema datato almeno sessant' anni, e cioè da quando si cominciò a progettare lo scalo industriale nell' ampia area ai margini del capoluogo. Oggi siamo punto a capo, a riparlare di zona franca mancata; di carenze strutturali legate alle esigenze delle nuove navi container (le dimensioni delle gru, mentre prima i problemi riguardavano la profondità dei fondali e la lunghezza dei banchinamenti); di stringenti vincoli ambientali della zona industriale; di assenza di politiche in una prospettiva europea. E via elencando. Leggiamo di contratti scaduti o disdetti, traffici ridimensionati drasticamente, cassa integrazione e licenziamenti, un futuro incerto. Mentre cresce la concorrenza interna con gli scali di Gioia Tauro, Vado Ligure, ed esterna con i porti comunitari dal Mediterraneo al Baltico, **Cagliari** rischia di restare tagliata fuori e di vanificare un sogno ultradecennale. Oggi bisogna ripartire da una nuova programmazione che possa trovare una collocazione nazionale ed europea a medio e lungo periodo. Per arrivare a questo occorre davvero che manager e politici sardi non siano lasciati soli nelle scelte, ma **Cagliari** e la Sardegna rientrino in un discorso di sistema più ampio che superi gli egoismi (peraltro comprensibili nell' attuale panorama economico) dei concorrenti italiani e comunitari. Appare evidente - come spiega il rapporto del Ce.S.I. (Centro studi internazionali) elaborato a conclusione del Forum sul futuro della marittimità italiana organizzato di recente dall' Ansa - la necessità di creare un sistema di governance appropriato che sia in grado di gestire tutte quelle dinamiche che hanno luogo in mare e di rappresentare in sede istituzionale le numerose esigenze del "cluster" marittimo europeo. Non a caso l' Unione europea ha elaborato un quadro normativo che affronta alcune delle questioni principali legate al dominio marittimo e alla sua regolamentazione a livello comunitario e ha suggerito agli Stati membri come procedere per la definizione a livello nazionale di una governance del mare appropriata. Alcuni Paesi si sono adeguati da tempo, come il Portogallo col ministero del Mare; la Spagna con una Direzione Generale all' interno del ministero dell' Ambiente; la Grecia con un Segretariato speciale per l' acqua che definisce la strategia marittima nazionale. La Francia ha fatto ancor di più e dal 1995 ha il suo Segretariato Generale del Mare (SGMer). In Italia, invece, le competenze sono divise tra i vari ministeri, ma non esiste un organo centrale tipo quello dei Paesi citati, cui far convergere tutte le politiche e azioni per il mare. Visti i progressi fatti dall' Ue stessa e dagli altri Paesi membri sul tema, Roma deve di certo velocizzare il passo se vuole sedersi al tavolo di Bruxelles in veste di principale decisore politico per il bacino del Mediterraneo. Per questo il futuro del **porto di Cagliari** dipenderà molto dalle strategie romane e quindi dalla capacità dei politici sardi di farsi valere ai tavoli che contano. CARLO FIGARI.



L'Unione Sarda

Cagliari

La crisi. I sindacati: «Non siamo stati invitati all' incontro romano, pronti a manifestare»

Porto canale, vertenza al ministero

Via al licenziamento degli operai, protesta davanti al Consiglio regionale

La vertenza degli oltre duecento portuali sarà discussa mercoledì al tavolo convocato al ministero dei Trasporti a Roma, al quale però non sono stati invitati i sindacati. L' appuntamento è stato ufficializzato ieri dopo l' incontro tra gli esponenti di Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, Ugl Mare e Federmanager con il presidente dell' assemblea sarda, Michele Pais, e i capigruppo di maggioranza e opposizione in Regione. Sempre ieri mattina, davanti al palazzo del Consiglio regionale di via Roma, si è svolto un sit-in di protesta dei portuali. Cict, Cagliari international container terminal, società del gruppo Contship, che si occupa del carico e dello scarico delle navi, della movimentazione dei container e della gestione del traffico merci al Porto canale, due giorni fa ha avviato la procedura di licenziamento collettivo per 210 lavoratori. Il vertice Per oggi alle 16, intanto, è confermata la riunione in Prefettura a cui parteciperanno anche i sindacalisti. «Abbiamo chiesto al tavolo istituzionale regionale - spiega William Zonca, segretario regionale della Uil Trasporti - che la vertenza venga portata all' attenzione dei tavoli ministeriali competenti. I capigruppo e il presidente del Consiglio, Michele Pais, hanno preso l' impegno di seguire la vertenza costantemente. Non siamo stati invitati all' incontro al ministero del 26 giugno, ma sappiamo che Regione e Prefettura stanno sollecitando la nostra presenza». Corrado Pani, segretario regionale Fit Cisl Sardegna chiarisce che esiste il rischio che «entro breve tempo i 210 dipendenti della Cict possano trovarsi in mezzo alla strada. Sessantotto lavoratori dell' impresa Ilerc da un mese sono senza stipendio e a rischio licenziamento. Siamo pronti ad attivare tutte le opportune azioni per tutelarli e, se sarà necessario, portarli davanti al ministero per una grande mobilitazione». L' intervento politico Numerose le reazioni del mondo politico. «La conferma del licenziamento dei 210 lavoratori da parte della Cict - spiega la deputata del Pd, Romina Mura - è un dramma per le famiglie oltre che una sconfitta per tutte le forze politiche». L' eurodeputato del Movimento 5 Stelle, Ignazio Corrao fa sapere di avere «interessato della questione direttamente la Commissione Europea, chiedendo se ritenga plausibile l' ipotesi dell' attivazione del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (Feg)». Andrea Dettori, consigliere comunale di Sinistra per Cagliari, chiarisce che non ci si può permettere «di perdere nemmeno un posto di lavoro. Occorre costituire con urgenza un tavolo di crisi al quale deve partecipare anche il ministero dei Trasporti, la Regione, l' **Autorità di Sistema Portuale**, tutti gli enti territoriali parte del Cacip con le organizzazioni sindacali». Eleonora Bullegas.



Porto Cagliari, licenziamenti a mittente

(ANSA) - CAGLIARI, 20 GIU - I lavoratori portuali di Cagliari scendono in piazza per "rispedire al mittente" i primi avvisi di licenziamento collettivo comunicati da Cict. Oggi davanti al palazzo del Consiglio regionale si sono riuniti un centinaio dei 210 dipendenti della società del gruppo Contship che si occupa del traffico container al porto canale di Cagliari e che nei giorni scorsi aveva annunciato l' addio al capoluogo. Con loro i rappresentanti sindacali che hanno organizzato il sit-in. "Sinora Contship ha fatto solo utili, ben 21 milioni, chiudendo in passivo solo il bilancio del 2018: o si impegna a portare contenitori o a trovare soluzioni alternative che non mettano a rischio i dipendenti - ha dichiarato all' ANSA il segretario regionale di Uil Trasporti William Zonca - chiediamo anche che la vertenza sia portata al tavolo ministeriale, subito al Mise e al Ministero Trasporti e rifiutiamo categoricamente che sui lavoratori venga scaricata la crisi di Contship". Il segretario regionale della Fit-Cisl, Corrado Pani, annuncia che "stiamo cercando di interloquire con il presidente della Regione Christian Solinas, vorremmo che si assumesse la responsabilità di 210 persone promuovendo l' incontro al Ministero". "Siamo qui per il rilancio del porto industriale - ha detto Massimiliana Tocco della Cgil - nel frattempo si è avviata la procedura di licenziamento per i 210 lavoratori Conship che si concluderà verosimilmente in due mesi: noi ora chiediamo una serie di incontri con l' azienda per trovare misure alternative". (ANSA).



Porti: Filt Cgil, per 210 licenziamenti Cagliari responsabilità anche del Mit

(FERPRESS) - Roma, 20 GIU - "A fronte delle interlocuzioni di questi ultimi giorni, è un risultato prodotto dal Ministro dei Trasporti e dalle istituzioni, che non hanno coinvolto il sindacato, in totale dispregio dello stesso contratto nazionale e quindi della precisa volontà di superare i soggetti deputati a rappresentare i lavoratori". Così il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo sulla procedura 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, affermando che "è una presa in giro per tutto il personale dipendente di Cict sempre richiamato al senso di responsabilità mentre irresponsabilmente si è partorito il licenziamento di tutti". "Dopo Gioia Tauro - spiega il dirigente nazionale della Filt Cgil - Contship Italia abbandona anche Cagliari e nessun ministro interviene, nonostante le nostre grida di allarme lanciate già da un anno. Ancora una volta si dà uno schiaffo violento al lavoro ed ai lavoratori dopo aver utilizzato fondi pubblici ed incentivi a vario titolo. Il Mit ed il Mise non possono continuare a sfuggire alle proprie responsabilità ed è su queste priorità che si misura la loro capacità di azione. È urgente - chiede inoltre Colombo - una specifica sede di confronto che, al di fuori della procedura, analizzi nel merito le vere criticità di Cagliari che stanno soprattutto dentro la strategia del gruppo Contship per il nostro paese piuttosto che nell' esclusiva carenza infrastrutturale". "Il porto di Cagliari va calato all' interno di una progettualità del paese per il sistema portuale nel suo insieme - dichiara infine Colombo - affinché si possano governare sotto un' unica guida le singole specificità della portualità italiana".



Filt Cgil sui licenziamenti Cict: 'Nessun ministro interviene

Dure le parole del segretario: 'Schiaffo violento al lavoro ed ai lavoratori'

Giulia Sarti

ROMA Non usa mezze parole il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo sulla procedura 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: A fronte delle interlocuzioni di questi ultimi giorni -dice- è un risultato prodotto dal ministro dei Trasporti e dalle istituzioni, che non hanno coinvolto il sindacato, in totale dispregio dello stesso contratto nazionale e quindi della precisa volontà di superare i soggetti deputati a rappresentare i lavoratori. Per Colombo si tratta di una presa in giro per tutto il personale dipendente di Cict sempre richiamato al senso di responsabilità mentre irresponsabilmente si è partorito il licenziamento di tutti. Dopo Gioia Tauro -spiega il dirigente nazionale della Filt Cgil- Contship Italia abbandona anche Cagliari e nessun ministro interviene, nonostante le nostre grida di allarme lanciate già da un anno. Ancora una volta si dà uno schiaffo violento al lavoro ed ai lavoratori dopo aver utilizzato fondi pubblici ed incentivi a vario titolo. Il Mit ed il Mise non possono continuare a sfuggire alle proprie responsabilità -prosegue- ed è su queste priorità che si misura la loro capacità di azione. È urgente una specifica sede di confronto che, al di fuori della procedura, analizzi nel merito le vere criticità di Cagliari che stanno soprattutto dentro la strategia del gruppo Contship per il nostro Paese piuttosto che nell'esclusiva carenza infrastrutturale. Il porto di Cagliari va calato all'interno di una progettualità del Paese per il sistema portuale nel suo insieme -conclude Colombo- affinché si possano governare sotto un'unica guida le singole specificità della portualità italiana.

The screenshot shows the article's title and a sub-headline: "Dure le parole del segretario: 'Schiaffo violento al lavoro ed ai lavoratori'". Below the title is a photo of a protest with a banner that reads "PORTUALI CAGLIARI". To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for "Nome e cognome", "Email", and "Indirizzo email". Below the form are sections for "ULTIME" and "POPOLARI" news items, including "Auxilterminal: Luca Becca nuovo presidente" and "Trofeo Carbo: attende di ingegneria e shipping in campo". At the bottom of the article, there are "ARGOMENTI CORRELATI" such as "CICT", "VEICOLI", "INFRASTRUTTURE", "MIS", "CIGL", "LICENZIAMENTI", "MISURAZIONE", and "CAGLIARI".

Porto Cagliari, sit-in per i licenziamenti. I sindacati: "Li rispediamo al mittente"

I lavoratori **portuali** di Cagliari scendono in piazza per "rispedire al mittente" i primi avvisi di licenziamento collettivo comunicati da Cict. Oggi davanti al palazzo del Consiglio regionale si sono riuniti un centinaio dei 210 dipendenti della società del gruppo Contship che si occupa del traffico container al porto canale di Cagliari e che nei giorni scorsi aveva annunciato l' addio al capoluogo. Con loro i rappresentanti sindacali che hanno organizzato il sit-in. "Sinora Contship ha fatto solo utili, ben 21 milioni, chiudendo in passivo solo il bilancio del 2018: o si impegna a portare contenitori o a trovare soluzioni alternative che non mettano a rischio i dipendenti - ha dichiarato all' Ansa il segretario regionale di Uil Trasporti William Zonca - chiediamo anche che la vertenza sia portata al tavolo ministeriale, subito al Mise e al ministero Trasporti e rifiutiamo categoricamente che sui lavoratori venga scaricata la crisi di Contship". Il segretario regionale della Fit-Cisl, Corrado Pani, annuncia che "stiamo cercando di interloquire con il presidente della Regione Christian Solinas, vorremmo che si assumesse la responsabilità di 210 persone promuovendo l' incontro al Ministero". "Siamo qui per il rilancio del porto industriale - ha detto Massimiliana Tocco della Cgil - nel frattempo si è avviata la procedura di licenziamento per i 210 lavoratori Conship che si concluderà verosimilmente in due mesi: noi ora chiediamo una serie di incontri con l' azienda per trovare misure alternative". "Interrompere la procedura di licenziamento ed impostare un nuovo programma di sviluppo". Questo, secondo Alessandra Zedda, l' obiettivo principale del tavolo in programma al Mit il 26 sulla vertenza del Porto canale di Cagliari.

L' assessora del Lavoro lo ha dichiarato in occasione del vertice tra capigruppo e sindacati che si è tenuto dopo il sit-in di protesta contro l' avvio della procedura di licenziamento per i 210 dipendenti di Cict-Conship. Per raggiungere questi risultati, ha spiegato Zedda, "è importante il 'livello' del tavolo di confronto: abbiamo già chiesto che il Governo sia rappresentato almeno dai sottosegretari competenti e che alla riunione possano partecipare anche i sindacati". In questo modo ha risposto anche alle sigle Filt, Fit e Uil che oggi, a proposito dell' incontro del 26, hanno parlato di "ennesima esclusione del sindacato dai tavoli ministeriali" e della possibilità di portare i lavoratori a Roma per una grande manifestazione. Sulla vertenza è intervenuto anche il presidente dell' Assemblea, Michele Pais: "per quanto riguarda il Consiglio, c' è la massima collaborazione per arrivare ad una soluzione positiva e concreta in tempi brevi", ha assicurato.

The screenshot shows the Sardinia Post website interface. At the top, there are navigation links for 'CHI SIAMO', 'PRIVACY', and 'CONSENTI'. The main header features the 'sardiniapost' logo and the tagline 'Il nostro è oggi per la Sardegna di domani'. Below the header, the article title 'Porto Cagliari, sit-in per i licenziamenti. I sindacati: "Li rispediamo al mittente"' is prominently displayed, along with the date '20 giugno 2019' and location 'Cagliari, Cronaca, In evidenza 88'. The article text is partially visible, starting with 'I lavoratori portuali di Cagliari scendono in piazza per "rispedire al mittente" i primi avvisi di licenziamento collettivo comunicati da Cict. Oggi davanti al palazzo del Consiglio regionale si sono riuniti un centinaio dei 210 dipendenti della società del gruppo Contship...'. To the right of the article, there are several promotional banners: 'E-BIKE DA 49,90 €/MESE', 'AZIENDALI LA QUALITÀ VI STUPIRA ACENTRO', 'Park-bus bike', and 'Muoviamoci con Intelligenza'. At the bottom right, there is a small image with the text 'Il mio valore è la mia terra'.

Prg del porto, si avvicina la data storica

Sessant'anni di attesa e una città sprofondata nella palude: ecco ora cosa potrà cambiare

Lucio D' Amico Sessant' anni dopo, dovrebbe essere tutto diverso. In 60 anni cambia tutto nella vita delle persone, delle comunità, dei territori. Ma Messina sembra avere questa particolarità: l' essere "imbalsamata". Sprofondata in una palude dove accade poco o nulla, tra una rincorsa alle cose più futili e l' incapacità di dotarsi di una visione strategica. E così da 60 anni il bene più prezioso di una città di mare, la sua stessa essenza, cioè il rapporto con il suo mare, è frutto di uno strumento risalente agli anni Cinquanta, di logiche che hanno affossato l' economia messinese e hanno sfregiato, deturpato e violentato paesaggio, ambiente, monumenti storici. Basta questo già a testimoniare l' importanza che assume il nuovo Piano regolatore del porto in una città come Messina. Un Piano che è stato oggetto di dibattiti, di critiche, di modifiche e che ora, a distanza di 13 anni dalla sua stesura, sta per arrivare in porto. Ieri mattina i componenti del Consiglio regionale urbanistico sono stati a Messina, hanno preso visione, da terra e dal mare, delle aree oggetto della pianificazione generale, hanno visto la città dall' angolo di visuale forse più significativo, quello che si coglie da una barca mentre veleggia nelle acque dello Stretto. Da lì si vede tutta la bellezza e tutte le brutture, l' incanto e lo scempio, la voce delle Sirene e il terribile lamento delle Gorgoni (la mostruosa Scilla con il feroce Cariddi della mitologia). Il parere definitivo del Cru potrebbe arrivare entro la fine del mese di giugno e a luglio dovrebbe essere firmato il decreto di approvazione, che restituisce il Prg del porto alla città di Messina. Ogni strumento deve essere un supporto utile, non la Bibbia o le Cinque Verità del Buddha. Tutto, dunque, è discutibile e perfezionabile. Ma intanto si colma la lunga sessantennale attesa del nulla. E si cominciano a porre le basi concrete di una possibile (non scontata, sia chiaro, perché le idee camminano sulle gambe degli uomini ed è bene non fidarsi troppo...) rigenerazione urbana. Cosa comporterà l' attuazione del Piano regolatore del porto? Presto detto. Rada San Francesco Una volta realizzate le nuove infrastrutture portuali a Tremestieri, che dovranno consentire il trasferimento di tutto il traffico gommato, si renderà libera l' intera area da decenni occupata dagli imbarcaderi privati. Questo sarà un passaggio essenziale nel ridisegno territoriale. L' obiettivo generale, come è scritto nella relazione del Piano regolatore, è quello di dare continuità alla passeggiata lungomare che deve coinvolgere tutto il waterfront cittadino, dalla piazza del Palazzo Reale (Dogana), dove inizia la Palazzata, fino alla foce del torrente Annunziata. Al posto dei traghetti, sarà creato un porticciolo turistico che costituirà, di fatto, l' ampliamento della piccola ma preziosa Marina del Nettuno. Cittadella fieristica Il quartiere fieristico di viale della Libertà, che è oggetto al momento di interventi di ristrutturazione, potrà diventare il vero polmone della città. Un polmone dal punto di vista ambientale ma anche un centro vitale di iniziative volte alla valorizzazione e alla promozione turistica di Messina. In quest' ottica, sarà decisivo l' esito del bando internazionale per la "rinascita" della Fiera (intesa come cittadella, non come ente). Zona falcata È nella Falce la chiave di tutto. È lì lo scrigno dei tesori di Messina e bisognerà muoversi con determinazione, e con altrettanta circospezione, per ridare, da un lato, alla città i beni negati finora (la Real Cittadella in testa) e, dall' altro, per scongiurare eventuali "appetiti" da parte di chi vorrebbe speculare su queste aree.



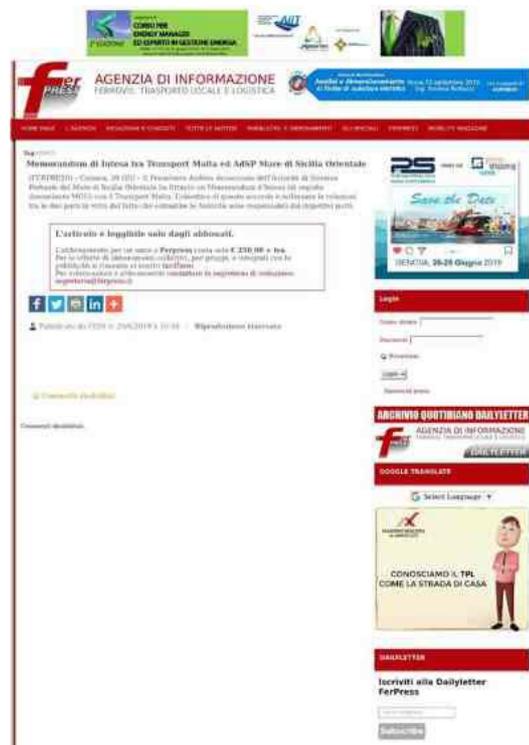
Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Devastazioni e ulteriori aggressioni al territorio non sono più consentite. Nella Falce deve nascere la Messina dei prossimi decenni, verde e azzurra, bellissima, giovane, sostenibile. Porto storico Il trasferimento del traffico gommato a Tremestieri, di fatto, renderà possibile la lenta, ma inevitabile, trasformazione anche del porto storico, come avvenuto in tutte le città europee, dove i **porti** storici appunto sono diventati parte integrante della città, formidabili elementi di attrazione turistica ma anche luoghi da vivere, giorno e notte, dalla cittadinanza. Intanto, la nuova via Don Blasco, in corso di costruzione, dovrebbe unire nei prossimi anni il molo Norimberga e lo svincolo di Gazzi. Maregrosso Il litorale di Maregrosso è una parte relevantissima dei progetti futuri. L'inchiesta giudiziaria avviata nel novembre 2017, e culminata con 11 avvisi di garanzia ad ex amministratori e dirigenti, conferma la necessità di procedere nel più breve tempo possibile alle bonifiche dei terreni. Ma il nuovo Prg del porto può servire ad accelerare la futura programmazione, indispensabile perchè le aree non vengano solo sbaraccate e risanate, ma adeguatamente valorizzate, sempre nel rispetto di strategie di sviluppo eco-sostenibili. Tremestieri Nel marzo 2021, se tutto andrà bene (facciamo gli scongiuri del caso), il nuovo porto dovrebbe essere completato con le nuove cinque invasature. Una data storica, come storico sarà il momento in cui tornerà approvato da Palermo un Piano atteso da oltre 60 anni.

Memorandum di Intesa tra Transport Malta ed AdSP Mare di Sicilia Orientale

(FERPRESS) - Catania, 20 GIU - Il Presidente Andrea Annunziata dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Orientale ha firmato un Memorandum d' Intesa (di seguito denominato MOU) con il Transport Malta. L' obiettivo di questo accordo è rafforzare le relazioni tra le due parti in virtù del fatto che entrambe le **Autorità** sono responsabili dei rispettivi porti. Le Parti collaboreranno per fornire servizi e strutture sicuri ed efficienti, restare aggiornati e continuare ad aderire ai cambiamenti dettati dalle esigenze tecnologiche e del mercato, diventando così un porto innovativo ed orientato al cliente ed un terminalista attento alla salvaguardia ed al miglioramento del posizionamento sul mercato e allo sviluppo di iniziative ecocompatibili in linea con le iniziative e gli obblighi in materia di cambiamenti climatici. Lo scopo del presente MOU è definire il quadro generale in base al quale entrambe le Parti coopereranno e metteranno insieme le risorse per quanto sopra riportato. Il Presidente Annunziata e l' Amministratore Delegato di Transport Malta, il signor Joseph Bugeja, hanno affermato che dopo mesi di incontri e di lavoro, questo è un passo positivo verso la giusta direzione. "Con questo accordo le due **Autorità** miglioreranno le loro rispettive conoscenze per lavorare meglio in questo settore". Il presente MOU resterà valido per un periodo di (3) tre anni.



Memorandum di Intesa tra Transport Malta ed Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

SCRITTO DA REDAZIONE

Il Presidente Andrea Annunziata dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Orientale ha firmato un Memorandum d' Intesa (di seguito denominato MOU) con il Transport Malta. L' obiettivo di questo accordo è rafforzare le relazioni tra le due parti in virtù del fatto che entrambe le **Autorità** sono responsabili dei rispettivi porti. Le Parti collaboreranno per fornire servizi e strutture sicuri ed efficienti, restare aggiornati e continuare ad aderire ai cambiamenti dettati dalle esigenze tecnologiche e del mercato, diventando così un porto innovativo ed orientato al cliente ed un terminalista attento alla salvaguardia ed al miglioramento del posizionamento sul mercato e allo sviluppo di iniziative ecocompatibili in linea con le iniziative e gli obblighi in materia di cambiamenti climatici. Lo scopo del presente MOU è definire il quadro generale in base al quale entrambe le Parti coopereranno e metteranno insieme le risorse per quanto sopra riportato. Il Presidente Annunziata e l' Amministratore Delegato di Transport Malta, il signor Joseph Bugeja, hanno affermato che dopo mesi di incontri e di lavoro, questo è un passo positivo verso la giusta direzione. 'Con questo accordo le due **Autorità** miglioreranno le loro rispettive conoscenze per lavorare meglio in questo settore'. Il presente MOU resterà valido per un periodo di (3) tre anni.



Web Marte

Augusta

di **Augusta** in una nota a firma del contrammiraglio Andrea Cottini, comandante marittimo Sicilia - recano informazioni suscettibili di non essere partecipate. La loro divulgazione oltre a recare pregiudizio agli interessi della difesa, alle questioni militari e alla relazioni internazionali renderebbe riconoscibili modalità e tempistiche della sosta e indirettamente della connessa attività operativa /addestrativa dell' unità militare che, per sua natura deve essere svolta nel rispetto di un vincolo di particolare riservatezza". La Marina si dice disponibile a fornire alle associazioni ulteriori chiarimenti. La lettera di Marisicilia è la risposta alla richiesta di accesso agli atti è stata inviata dalle associazioni Peacelink e Legambiente **Augusta** e del comitato No Muos -No Sigonella il 17 maggio scorso ai comandanti di Marisicilia, della Capitaneria di **porto** di **Augusta** e dei Vigili del fuoco di Siracusa, al prefetto, all' Ispra e per conoscenza ai ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell' Ambiente, all' assessorato regionale Territorio e Ambiente, al dipartimento di Protezione civile, all' Arpa di Siracusa e ai sindaci di **Augusta**, Priolo, Siracusa, Melilli, al Libero consorzio e alla Procura della Repubblica di Siracusa.